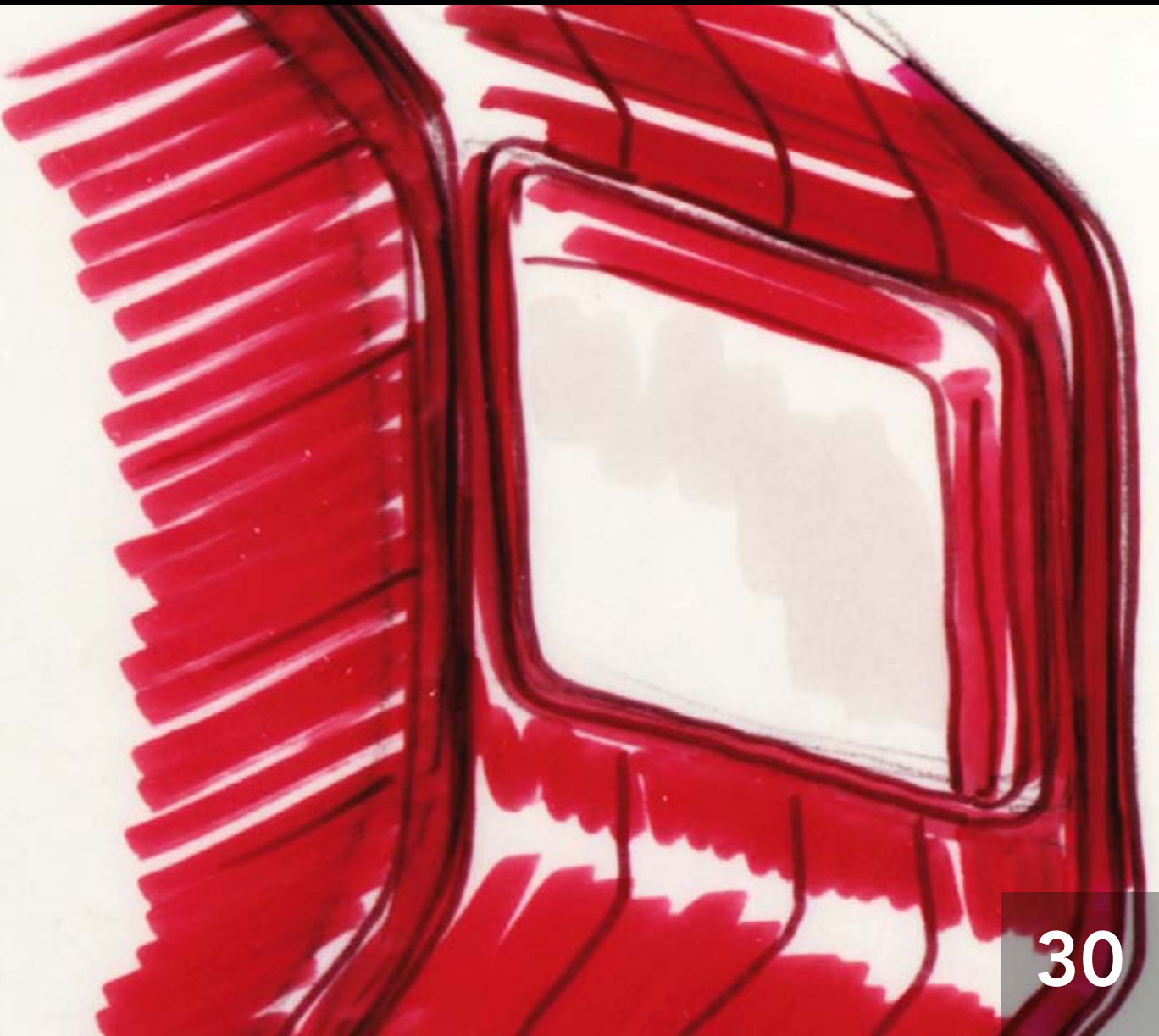


Lukas Foljanty

## Der Verkehrsknoten Steglitz

Bierpinsel • U-Bahnhof Schloßstraße • Joachim-Tiburtius-Brücke  
Das Erstlingswerk von Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte





GRAUE REIHE DES  
INSTITUTS FÜR STADT- UND REGIONALPLANUNG  
Technische Universität Berlin

FORUM STADT- UND REGIONALPLANUNG E.V.  
Herausgeber der Schriftenreihe

Heft 30  
Berlin 2011

Die Beiträge der Grauen Reihe dienen der zeitnahen Publikation von Arbeiten im Internet, die aktuelle wissenschaftlich oder planungsbezogen relevante Themen angehen und sich mit unterschiedlichen Positionen in Politikbereichen der Stadt- und Regionalplanung, Stadtgeschichte und Stadtentwicklung, des Wohnungswesens und des Planungs- und Baurechts auseinandersetzen. In dieser Reihe finden Sie u. a. Diplomarbeiten, Tagungs- und Veranstaltungsdokumentationen oder Forschungsberichte.

HERAUSGEBER DER GRAUEN REIHE  
**Forum Stadt- und Regionalplanung e.V.**  
c/o Institut für Stadt- und Regionalplanung  
Sekretariat B7  
Hardenbergstr. 40a, 10623 Berlin  
▷ [www.isr.tu-berlin.de](http://www.isr.tu-berlin.de)

VERLAG UND VERTRIEB  
**Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin**  
Universitätsbibliothek im VOLKSWAGEN-Haus  
Fasanenstraße 88, 10623 Berlin  
▷ [publikationen@ub.tu-berlin.de](mailto:publikationen@ub.tu-berlin.de)

LAYOUT  
Seitenmanufaktur – Wissen in Medien  
▷ [www.seitenmanufaktur.net](http://www.seitenmanufaktur.net)

TITELBILD  
Skizze eines Fassadenelements des Turmrestaurants Steglitz, 1971.  
Quelle: Ralf Schüler

PRODUKTION UND UMSCHLAGGESTALTUNG  
**Susanne Müller**  
Publikationsstelle  
Institut für Stadt- und Regionalplanung  
▷ [publikationen@isr.tu-berlin.de](mailto:publikationen@isr.tu-berlin.de)

DER AUTOR MÖCHTE SICH HERZLICH BEDANKEN BEI  
Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte  
Prof. Dr. Gabi-Dolff-Bonekämper, TU Berlin  
Berlinische Galerie, Architektursammlung  
Landesarchiv Berlin  
Larissa Laternser, Schloss-Turm GmbH  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin  
Berliner Verkehrsbetriebe  
Verena Pfeiffer



Lukas Foljanty

# **DER VERKEHRSKNOTEN STEGLITZ**

Bierpinsel • U-Bahnhof Schloßstraße • Joachim-Tiburtius-Brücke

Das Erstlingswerk von Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte

# **INHALTS- VERZEICH- NIS**

## **<sup>1</sup> EINLEITUNG**

## **<sup>2</sup> PLANUNGS- UND BAU- GESCHICHTE**

## **<sup>3</sup> DENKMALPFLEGERI- SCHE BEWERTUNG**

## **<sup>4</sup> FAZIT & AUSBLICK**

## **<sup>5</sup> QUELLEN**

---

## 10 Einleitung

---

- 14 Schüler/Schüler-Witte vor 1964
- 16 U-Bhf Blissestraße
- 22 U-Bhf Schloßstraße
- 44 Joachim-Tiburtius-Brücke
- 50 Turmrestaurant Steglitz

- 
- 75 Geschichtliche Bedeutung
  - 76 Künstlerische Bedeutung
  - 77 Wissenschaftliche Bedeutung
  - 77 Städtebauliche Bedeutung
  - 78 Denkmal Bierpinsel

---

## 82 Fazit und Ausblick

---

- 
- 86 Literaturverzeichnis
  - 90 Abbildungsverzeichnis
-



# **<sup>1</sup> EINLEITUNG**

---

# EINLEITUNG

Das Turmrestaurant Steglitz ist eines der ungewöhnlichsten Gebäude Berlins: Durch Form, Farbe und Standort kaum zu übersehen und dennoch auf der kunstgeschichtlichen Landkarte der Stadt kaum wahrgenommen. Es ist zugleich Fremdkörper und Landmarke im Stadtbild – ein „Friendly Alien“<sup>1</sup>, das den Mittelpunkt der Schloßstraße markiert. Es ist sowohl typisches als auch einzigartiges Symbol für eine sich historisch überlebte Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik, die eine autogerechte Stadt propagierte und allen öffentlichen Schienenverkehr unter die Erde zu verbannen versuchte. Zudem ist es Zeitdokument einer von spannungsgeschwängerten Großprojekten geprägten Phase der Architektur und des Städtebaus in West-Berlin.

Das rasch vom Berliner Volksmund „Bierpinsel“ getaufte Turmrestaurant entstand in den Jahren 1972 bis 1976 nach Konzeption und Entwurf vom Architektenehepaar Schüler/Schüler-Witte als Teil des Verkehrsknotens Steglitz. Am Standort des Bierpinsels konvergieren zwei Straßenebenen und drei U-Bahnebenen, zukünftig womöglich noch eine Straßenbahntrasse (Foljanty et al. 2009: 114). Anlass und Zweck des Turmes war den Architekten die städtebauliche Betonung dieses Knotens – zunächst nur als Skulptur geplant, dann als Aussichtspunkt und Ruhepol der belebten Einkaufsstraße weiterentwickelt. Diese funktionale und gestalterische Einheit, die der Turm mit der Hochstraße, der Schloßstraße und dem U-Bahnhof bildet, blieb weitgehend unverstanden. Zudem kann der Turm durch nie vollendete U-Bahnplanungen, bereits vollzogene Veränderungen an der Hochstraße sowie kontinuierlich sinkende Attraktivität des Angebots im Turmrestaurant mit zuletzt mehrjährigem Leerstand, seine integrative Funktion heute kaum mehr darstellen. Bauliche und gestalterische Mängel an der Hochstraße ließen zudem „Schmuddelecken“ entstehen, die die öffentliche Reputation der Anlage negativ beeinflussten.

Trotz der auffälligen und außergewöhnlichen Gestaltung ist die Anlage in der Fachwelt mehrheitlich unbeachtet geblieben. Die vorliegende Arbeit nimmt sich dieses Desi-

---

1 Die Bezeichnung „Friendly Alien“ wurde von den Architekten Peter Cook und Colin Fournier für ihren Entwurfsbeitrag zum Wettbewerb für das Kunsthaus in Graz eingeführt. Der Bau erscheine wie ein außerirdisches Wesen, das „seine Einzigartigkeit offen zur Schau [stelle] und freundlich zum Umfeld und Nutzern [sei] [...]“, eine Beschreibung, die nicht minder zutreffend für den Bierpinsel erscheint – wenngleich die beiden Gebäude bautypologisch keinerlei Ähnlichkeiten aufweisen. (Bogner 2003: 28)

derates an und hat das Ziel, eine erste Bestandsaufnahme vorzunehmen. Da bis heute keine nennenswerte Literatur über den Turm, den U-Bahnhof oder gar die Hochstraße vorliegt, hat sie explorativen Charakter und stützt sich auf Primärquellen aus der Bauzeit. Als besonders aufschlussreich erwiesen sich dabei die Entwurfszeichnungen der Architekten, die mittlerweile als Vorlass in der Berlinischen Galerie archiviert sind. Des Weiteren wurden Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte mehrfach vom Autor interviewt, so dass auch insbesondere die Intention der Architekten herausgearbeitet werden konnte.

Der Fokus der Arbeit soll dabei explizit nicht nur auf dem Turm liegen, sondern auf der Gesamtanlage, deren einzelne Ebenen vom Turm miteinander verbunden werden, um dem Ursprungskonzept der Architekten gerecht zu werden.

Bislang wurde keines der Einzelbauwerke unter Denkmalschutz gestellt. Während der Turm nach mehrjährigem Leerstand wieder einer Nutzung zugeführt worden ist und somit die äußere Gestaltung nicht akut gefährdet erscheint, nähert sich insbesondere der U-Bahnhof seiner bauqualitativen Halbwertszeit – ein Zustand der bei fehlendem Denkmalschutz von Seiten der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) mitunter zu radikalen gestalterischen Veränderungen führen kann<sup>2</sup>. Die Hochstraße wurde in den 1990er Jahren bereits umfangreich umgestaltet und hat seine gestalterische Einheit mit den anderen Ebenen weitgehend eingebüßt – bemerkenswerter Weise nach Entwürfen derselben Architekten.

Im ersten Kapitel der Arbeit soll daher zunächst die bauzeitliche Gestaltung der Einzelbauwerke beschrieben werden und die funktionale und gestalterische Einheit herausgearbeitet werden. Besonderer Fokus wird aus dokumentarischen Überlegungen auch auf die bereits verloren gegangenen Gebäudeteile und Gestaltungen gelegt. Zur historischen Kontextualisierung wird der Werdegang der Architekten, die mit dem nur wenig später fertig gestellten und gestalterisch verwandten Internationalen Congress Centrum den Höhepunkt ihres Schaffens erreichten, nachgezeichnet und Querverweise zu ähnlichen Gebäuden der Zeit hergestellt. Dabei bildet ein wichtiger Anhaltspunkt die gesellschaftsideologische Überhöhung der Bedeutung von Mobilität in einer von einer Mauer umschlossenen Stadt.

Das zweite Kapitel diskutiert den Denkmal- und Erhaltungswert der Einzelbauwerke und insbesondere der Gesamtanlage. Dazu wird anhand der im Denkmalschutzgesetz des Landes Berlin definierten Denkmalkategorien die Schutzwürdigkeit der Gesamtanlage nachgewiesen.

In einem Fazit werden die Erkenntnisse der Arbeit zusammenfassend dargestellt und ein Ausblick auf eine mittelfristig unausweichlich erscheinende, fachöffentliche Denkmaldebatte um Gebäude dieser Epoche in Berlin versucht.

---

<sup>2</sup> So bspw. bereits geschehen an den U-Bahnhöfen Adenauer Platz (kompletter Bahnhof) oder Fehrbelliner Platz (Bahnsteige, Verteilergeschoss).





## **<sup>2</sup> PLANUNGS- UND BAUGESCHICHTE**

---

# SCHÜLER/ SCHÜLER- WITTE VOR 1964

Ralf Schüler (\* 26. Oktober 1930) und Ursulina Witte (\* 2. Februar 1933) nahmen 1953 ihr Architekturstudium an der Fakultät für Architektur der Technischen Universität Berlin auf. Beide begannen 1961 im Architekturbüro von Prof. Bernhard Hermkes, der ihr Entwurfslehrer im Studium gewesen war, zu arbeiten. Hermkes hatte zuvor den 1955 vom Berliner Senat ausgelobten städtebaulichen Wettbewerb für die Neugestaltung des Ernst-Reuter-Platzes (vormals „Knie“) gewonnen, in dessen Rahmen ihm auch die Gestaltung zweier Gebäude am Platz übertragen wurde – des Ostramgebäudes und der Architekturfakultät. Die Gestaltung des in den Jahren 1961 bis 1968 errichteten Scheibenhochhauses der Architekturfakultät fiel dabei insbesondere Ralf Schüler zu, der faktischer Urheber des Gebäudes wurde (Geist 2000: 274). Eine Innovation, die Schüler für die Gestaltung mit großen Sichtbetonflächen entwickelte, war eine neue Schalungstechnik für den Betonguss. Ihm war zuwider, dass bei Sichtbeton bis zu diesem Zeitpunkt die Holzmaserung der Verschalung sichtbar blieb und somit – insbesondere wenn die Betonflächen anschließend farbig gestrichen wurden – der Eindruck einer Holztäfelung entstehen konnte. Bei der von ihm entwickelten Schalungstechnik wurde zunächst von einem tischlerisch gefertigten Holzmodell ein Kunststoffabdruck gegossen, der anschließend einen nahezu perfekt glatten Betonguss von Fertigteilen ermöglichte.

Die Bedeutung und der Umfang dieses Auftrages veranlasste Schüler 1966 sein Studium abubrechen zumal er im Rahmen seiner Arbeit für dieses Gebäude seine Architektenausbildung in Bezug auf praktische Kenntnisse und Fähigkeiten – insbesondere in Bezug auf Haustechnik – vollenden konnte. Ursulina Witte beendete im selben Jahr erfolgreich ihr Studium, so dass beide gemeinsam 1967 die Architektengemeinschaft Schüler/Schüler-Witte gründeten<sup>3</sup>.

---

3 Ralf Schüler und Ursulina Witte heirateten im Jahr 1976. Im Sinne der Leserlichkeit wird das Architektenduo allerdings im Folgenden unabhängig vom Jahr als Schüler/Schüler-Witte bezeichnet.



# U-BHF BLISSE- STRASSE

In der ersten Phase des U-Bahnbaus in Berlin (1896-1913) wurde die Gestaltung der U-Bahnhöfe regelmäßig durch Wettbewerbe an freie Architekten vergeben. So finden sich auf der Stammstrecke der Berliner U-Bahn (heute jeweils abschnittsweise von den Linien U1 und U2 bedient) Bahnhöfe von sechs unterschiedlichen Architekturbüros sowie dem Typenentwurf der Siemens & Halske AG. Die Bahnhöfe der Schöneberger U-Bahn (heute U4) wurden allesamt von unterschiedlichen Architekten entworfen. Zunehmende Dominanz übte dennoch bereits frühzeitig Alfred Grenander aus, dessen Bedeutung für die Berliner U-Bahn sich insbesondere in den 1920er Jahre mit seinen U-Bahnhofentwürfen im Stil der klassischen Moderne der GN-Bahn (heute U8) manifestierte. (vgl. Bongiorno 2007: 18ff.)

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm diese Rolle Rainer Gerhard Rummel, Oberbaurat des Landes Berlin, der die überwältigende Mehrzahl der nach 1945 entstandenen U-Bahnhöfe Berlins gestaltete. Der Umstand, dass durch die Autorität dieser beiden Männer die freie Architektenschaft Berlins nicht mehr am U-Bahnbau beteiligt wurde, veranlasste den Architekten Hans Wolff-Grohmann sich im August 1963 schriftlich mit der Anregung an Senatsdirektor Horst Grabert zu wenden, einen Architekturwettbewerb für einen U-Bahnhof auszuloben (Wolff-Grohmann 1963).

Für den Wettbewerb ausgewählt wurde der U-Bahnhof Blissestraße, der im Zuge der Verlängerung der U-Bahnlinie 7 vom U-Bahnhof Möckernbrücke bis Fehrbelliner Platz in den Jahren 1962-71 entstehen sollte. Neben dem Eingehen auf den von Wolff-Grohmann geäußerten Wunsch der Berliner Architekten wieder am U-Bahnbau beteiligt zu werden, erhoffte sich der Senat von dem Wettbewerb neue Anregungen für die künftige Ausgestaltung der Berliner U-Bahnhöfe. Folglich wurden die Beteiligten in der Wettbewerbsausschreibung explizit dazu aufgefordert, technisch-wirtschaftliche Lösungen zu präsentieren. Der Senat stellte den Architekten damit in Aussicht, bei besonders gelungenen Entwürfen am späteren Massen-U-Bahnbau, wie er im Rahmen des 200-km-Plans zum Ausbau des Berliner U-Bahnnetzes vorgesehen war, weiter beteiligt zu werden. (vgl. Schwedler 1964a: 1)

Der Senat stellte für den Wettbewerb 50.000 DM bereit, mit denen vier Preise, zwei Ankäufe sowie gleichmäßig unter den Teilnehmern aufzuteilende 5.000 DM als Zuschuss

für die Modellbaukosten abzudecken waren. Als Fachpreisrichter wurden Senatsbaudirektor Prof. Werner Düttmann, Prof. Wils Ebert (TU Berlin), Prof. Bernhard Hermkes (TU Berlin), der leitender Baudirektor Werner Leipold, der Architekt Wolf von Möllendorff und Oberbaurat Rainer Gerhard Rümmler sowie als Sachpreisrichter Oberbaurat Dr. Franz Harms, Dr. Karl König und Hans Rosenegger benannt. (vgl. Schwedler 1964b: 368)

Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs war eng gefasst und schloss ein Raumprogramm für den Bahnhof explizit aus, da die Planungen für den Rohbau des U-Bahnhofs bereits von Seiten der BVG abgeschlossen waren und nicht zur Disposition standen. Folglich sollten die beteiligten Architekten ihren Fokus auf die Gestaltung des Ausbaus der Bahnsteighalle, der Schalterhalle und der Ausgänge legen und waren dabei an die technische Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen des U-Bahnverkehrs gebunden.

Bis zum 6. August 1964 wurden 13 Entwürfe fristgerecht eingereicht, darunter ein Entwurf der Architektengemeinschaft Schüler/Schüler-Witte.



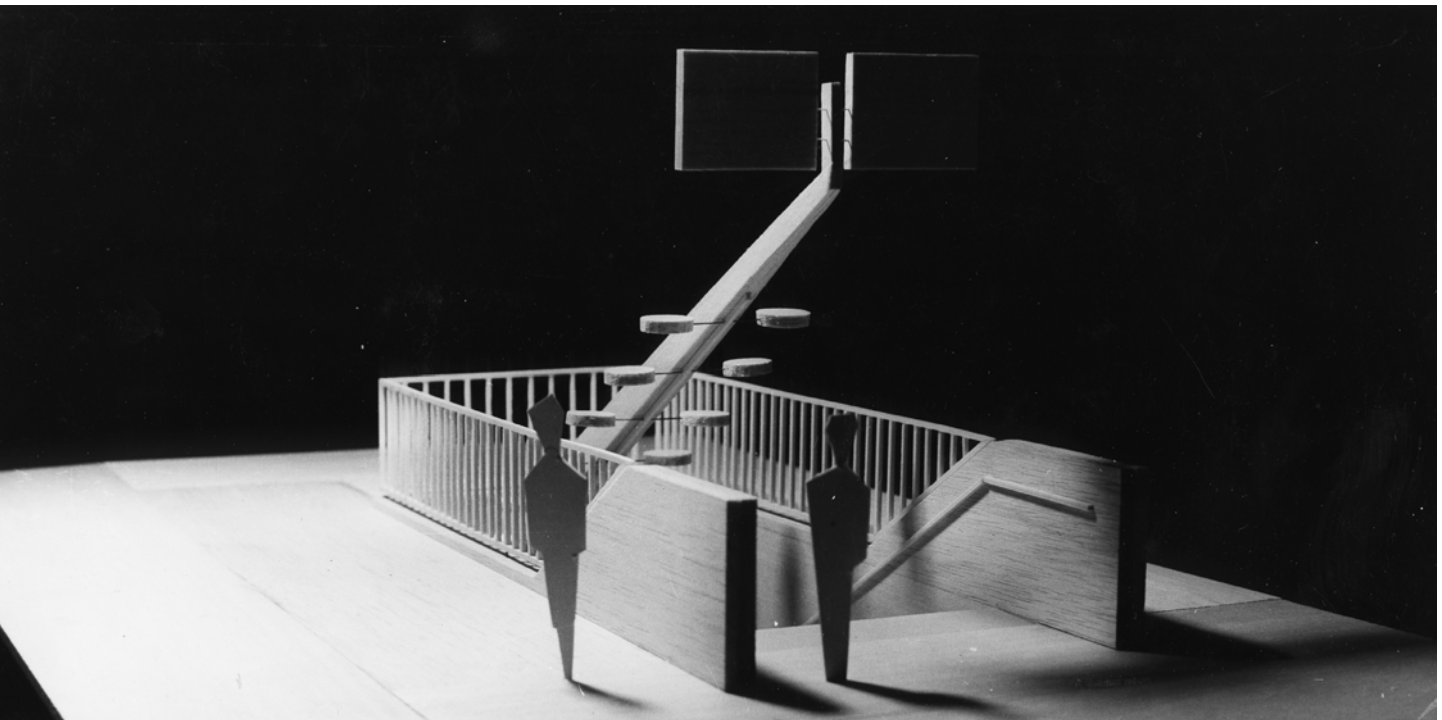
1

Der Entwurf von Schüler/Schüler-Witte wich von der Wettbewerbsausschreibung dahingehend ab, dass eine Modifikation des Bahnprofils gegenüber den Vorgaben der BVG vorgeschlagen wurde. Zwar sollte der Bahnhof in der traditionellen „Berliner Bauweise“, also „von oben“ in einer offenen Baugrube (Braun 2007: 201), errichtet werden. Allerdings sahen die Architekten anstelle des von der BVG vorgesehenen rechteckigen Profils, das sie als zu steif empfanden, eine gewölbeartige Struktur vor, in der die Wandflächen organisch in die Deckenkonstruktion übergingen. Um eine optische Zweiteilung des Bahnsteigs zu verhindern, sollte der Mittelbalken weitestgehend in die Deckenverkleidung integriert werden. Das statische System der Wand- und Deckenkonstruktion sollte gestalterisch betont werden, in dem die Flächen in regelmäßigen Abständen mit Querrippen aus Sichtbetonfertigteilen verkleidet werden sollten, über die längs des Bahnsteigs an der Tunnelwand ein weißes Band mit dem

# U-BHF BLISSE- STRASSE

Stationsnamen gelegt war. Eine Verkleidung der Flächen mit Keramik war nicht vorgesehen.

Die Bahnsteigkonstruktion sollte weitestgehend mit Betonfertigteilen ausgeführt werden. Unter den auskragenden Bahnsteigelementen und im Sockelbereich der Tunnelwand sollten schallschluckende Materialien eingesetzt werden. Die Stützen auf dem Bahnsteig, auf denen der Längsbalken ruhen sollte, der die Erdauflast und die Verkehrslast der Straße zu tragen hatte, waren ebenfalls als unverkleidete Stahlbetonfertigteile vorgesehen.



2

Die Bahnsteigausstattung sollte nur auf den Bahnsteig gestellt werden, also keinerlei Verbindung zu der Wand- oder Deckenkonstruktion haben. Dabei sollten die Einbauten im grundsätzlichen Gegensatz zur umliegenden Stahlbetonstruktur stehen. Die gesamte Bahnsteigtechnik in Form von Fahrtzielanzeigern, Beleuchtung oder Lautsprechern sollten an in regelmäßigen Abständen stehenden Auslegern installiert werden, die an einem die Säulen umlaufenden Metallband befestigt waren. Dieses Metallband sollte von den ebenfalls aus Metallprofilen gefertigten Sitzbänken (mit Holzsitzauflagen und Stationsschild), Vitrinen, Informationstafeln, zwei Kiosken und dem Aufsichts-

häuschen getragen werden. Letztere sollten ebenfalls keine bauliche Verbindung zur Decke haben. Das Raster der Bahnsteigeinbauten war symmetrisch auf beiden Seiten des zentriert angeordneten Dienst- und Aufsichtshäuschens. An jeder Treppenseite waren somit je eine Abstellfläche mit Stationsschild, eine Vitrine, ein Fahrtrichtungsanzeiger mit Uhr, ein Kiosk sowie eine Sitzbank mit Stationsschild<sup>4</sup>. Alle Einbauten folgten dem von dem umlaufenden Metallband begrenzten Lichtprofil. Einzig das Diensthäuschen hatte zur Abfertigung der Züge auf jeder Bahnsteigseite eine halbrunde Sichtkanzel, die eine gute Sicht entlang der Bahnsteigkante ermöglichte.

In den Verteilergeschossen sollten die Wände ebenfalls weitestgehend aus Sichtbetonflächen bestehen, die von Vitrinen bzw. Informations- und Werbetafeln regelmäßig unterbrochen werden sollte.

Die Treppenzugänge von der Straßenebene in die Verteilergeschosse des U-Bahnhofes sollten durch einen sich aus der Decke des Fußgängertunnels entwickelnden, dem Treppenverlauf folgenden und über dem Eingang schwebenden Kragbalken im Stadtbild wahrnehmbar werden (siehe Abb. 2). Der Ausleger sollte sowohl die Treppenbeleuchtung, als auch das Leuchttransparent beinhalten. Im Bereich des Treppenabsatzes auf der Straßenebene sollte eine Sichtbetonbrüstung entstehen, die ebenfalls dem Treppenverlauf folgend eine Kontinuität des unterirdischen Baus in die Straßenebene herstellen sollte. Die übrige Treppenbrüstung sollte aus einem umlaufenden Stahlstabgeländer bestehen. (vgl. Schüler/Witte 1964)

Der große Anteil an Betonfertigteilen im Entwurf Schüler/Schüler-Wittes war ein Beitrag zu der in der Wettbewerbsausschreibung geforderte Wirtschaftlichkeit der Konstruktion und der damit verbundenen Aussicht auf eine Beteiligung der Architekten am geplanten Massen-U-Bahnbau.

Der Entwurf zum U-Bahnhof Blissestraße stellte den ersten eigenständigen Wettbewerbsbeitrag des jungen Architektenduos Ralf Schüler und Ursulina Witte dar. Beide arbeiteten allerdings zum Zeitpunkt des Wettbewerbs im Büro von Prof. Hermkes, was durch dessen Funktion als Fachpreisrichter einen erheblichen Verstoß gegen die Ausschreibungsbedingungen des Wettbewerbs darstellte. Als Resultat wurde ihr Beitrag vom Wettbewerb ausgeschlossen. Auf Grund der Qualität des Entwurfes beschloss das Preisgericht jedoch den Entwurf für eine Beurteilung zuzulassen. (vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1964: 3) Wie aus dem Urteil des Preisgerichts hervorgeht, überzeugte der Entwurf von Schüler/Schüler-Witte als einziger Beitrag durch innovative Vorschläge zur Ausgestaltung des U-Bahnhofes. Insbesondere die Installation der Bahnsteigtechnik wie die Beleuchtung und die Fahrtzielanzeiger in ein den gesamten Bahnsteig durchlaufendes Gestänge sowie die Treppenzugänge zur Straßenebene mit dem Ausleger für Beleuchtung und Leuchttransparent wurden von den Preisrichtern als bemerkenswert hervorgehoben. (vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1964b: 1)

Als Folge des Ausschlusses des Entwurfes von Schüler/Schüler-Witte verlief der Wettbewerb ergebnislos, da die anderen eingereichten Entwürfe einstimmig vom Preisgericht als unzureichend abgelehnt wurden. Die Preissumme wurde in zwei Ankaufgruppen unter den Teilnehmer aufgeteilt. (vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1964c: 1)

---

4 In der hier aufgezählten Reihenfolge vom unteren Treppenabsatz in Richtung Diensthäuschen.

# U-BHF BLISSE- STRASSE

Die Gestaltung des U-Bahnhofs Blissestraße übernahm anstelle eines freien Architekten letztendlich wieder Rainer Gerhard Rümmler. Die Tunnelwände wurden mit weißen Großkeramiktafeln (60 x 80 cm) und die Stützen mit braunem, poliertem Muschelkalk verkleidet. Die Decke verkleidete Rümmler mit vorgefertigten Gipselementen. Die Beleuchtung wurde in Stahlausleger integriert. Der Ausbau erfolgte in den Jahren 1964 bis 1968, die Eröffnung fand im Jahr 1971 statt. (vgl. Güttler, Peinecke, Reichert 1979: 163)

Trotz des Misserfolgs beim Wettbewerb zum U-Bahnhof Blissestraße konnten Schüler/Schüler-Witte durch ihrem Beitrag auf sich aufmerksam machen. Insbesondere Bausenator Schwedler fand großen Gefallen an dem Entwurf, so dass er Schüler/Schüler-Witte anbot, einen anderen U-Bahnhof in West-Berlin zu gestalten – als Direktvergabe ohne Wettbewerb.





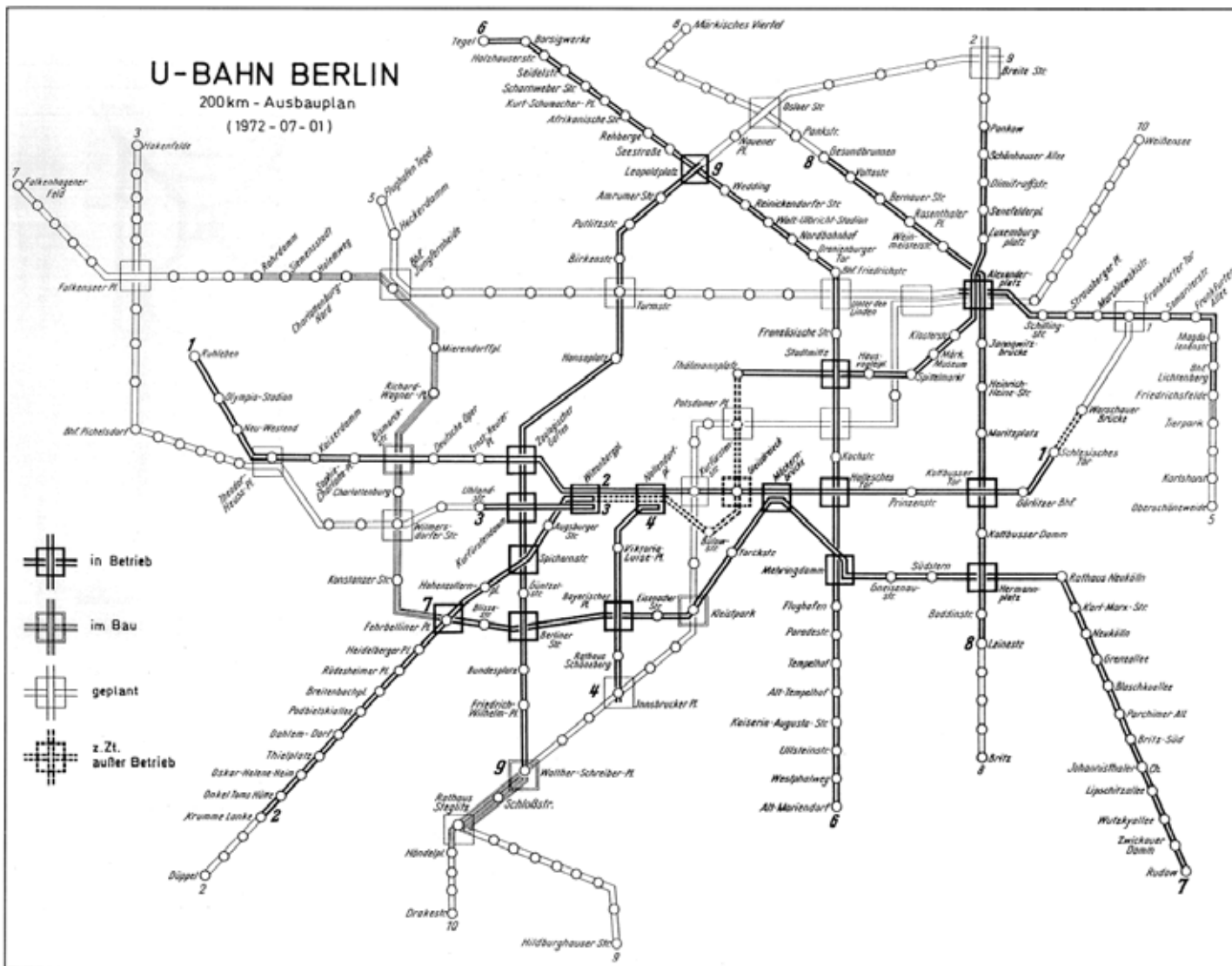


# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

Zum Zeitpunkt des Wettbewerbs für den U-Bahnhof Blissestraße befand sich neben der U-Bahnlinie 7 auch die südliche Verlängerung der U-Bahnlinie 9 vom Walther-Schreiber-Platz zum Rathaus Steglitz in der Planung. Der Streckenabschnitt zwischen Berliner Straße und Walther-Schreiber-Platz war 1971 in Betrieb genommen worden. (vgl. Herbst 1971: 4)

Entlang des neuen Streckenabschnitts waren als Haltepunkte der Bahnhof Schildhornstraße (später Schloßstraße) und der vorläufige Endbahnhof der Linie 9 am Rathaus Steglitz vorgesehen. Die Besonderheit dieses dritten Bauabschnitts der Linie 9 war, dass der gesamte 1,6 km lange Streckenabschnitt doppelgeschossig für zwei parallel verlaufende U-Bahnlinien geplant war. Neben der Linie 9 sollten die beiden Bahnhöfe später von der Linie 10 befahren werden. (vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1974: 7) Die Planung für die Neubaulinie 10 war im Zuge des so genannten „200-Kilometer-Ausbauplans der Berliner U-Bahn“ 1955 vom Berliner Senat festgeschrieben worden. Sie sollte von Drakestraße (Lichterfelde) nach Weißensee führen (siehe Abb. 4). Die Planung sah eine vollständig parallele Linienführung zur S-Bahnlinie 1 zwischen Lichterfelde und Potsdamer Platz vor. Insbesondere nach dem Mauerbau 1961 wurde die Notwendigkeit dieser Linie und ihrer Führung als Ersatz für die von der Reichsbahn betriebene S-Bahnlinie 1 immer wieder von der West-Berliner Politik hervorgehoben. Neben dem Tunnelabschnitt unter der Schloßstraße wurden zudem am Innsbrucker Platz und am U-Bahnhof Kleistpark bauliche Vorleistungen für die Linie 10 errichtet. So befindet sich am Innsbrucker Platz unter dem Tunnel der Stadtautobahn BAB 100 ein vollständig als Rohbau fertig gestellter U-Bahnhof, der weder nördlich noch südlich einen Anschluss an das Berliner U-Bahnnetz hat. Die ursprünglichen Planungen sahen den Bau des West-Berliner Abschnitts der Linie 10 in den 1980er Jahren vor. Als allerdings 1984 die BVG den Betrieb des West-Berliner S-Bahnnetzes von der Reichsbahn übernahm, wurde eine Ausführung der Planung auf Grund der parallelen Linienführung unwahrscheinlich. Mit der Deutschen Wiedervereinigung wurde die Planung 1993 vom Berliner Senat endgültig aufgegeben. (vgl. Conrad 2008: 162)

Als Rolf Schwedler Schüler/Schüler-Witte 1967 einen der beiden U-Bahnhöfe zur Ausgestaltung anbot, fiel die Wahl der Architekten auf den U-Bahnhof Schloßstraße, da – anders als beim U-Bahnhof Rathaus Steglitz, an dem die Bahn-



steige der Linien 9 und 10 auf Grund ihrer sich dort verzweigenden Linienführungen abgewinkelt zueinander liegen sollten – an diesem Haltepunkt ein so genannter Richtungsbetrieb eingerichtet werden sollte. Die Züge beider Linien in Richtung Stadtzentrum bzw. in Richtung Süden sollten jeweils auf derselben Bahnsteigebene halten, so dass ein direkter richtungsgleicher Umstieg zwischen den beiden Linien möglich würde. Durch diese Grundvoraussetzung sowie die auf Grund der knappen Platzverhältnisse in der Schloßstraße notwendigerweise zweigeschossige Führung der beiden Tunnelröhren war die Gestaltung des Bahnhofes weitaus anspruchsvoller als beim Bahnhof Rathaus Steglitz, dessen V-förmige Anordnung der beiden Bahnsteige eine weit weniger komplexe Aufgabe darstellte. (vgl. Goltz 1975: 351) Schüler/Schüler-Witte, die ebendiese Herausforderung für ihren ersten großen Auftrag suchten, begannen ab 1967 mit der Planung und dem Entwurf des U-Bahnhofs Schloßstraße.

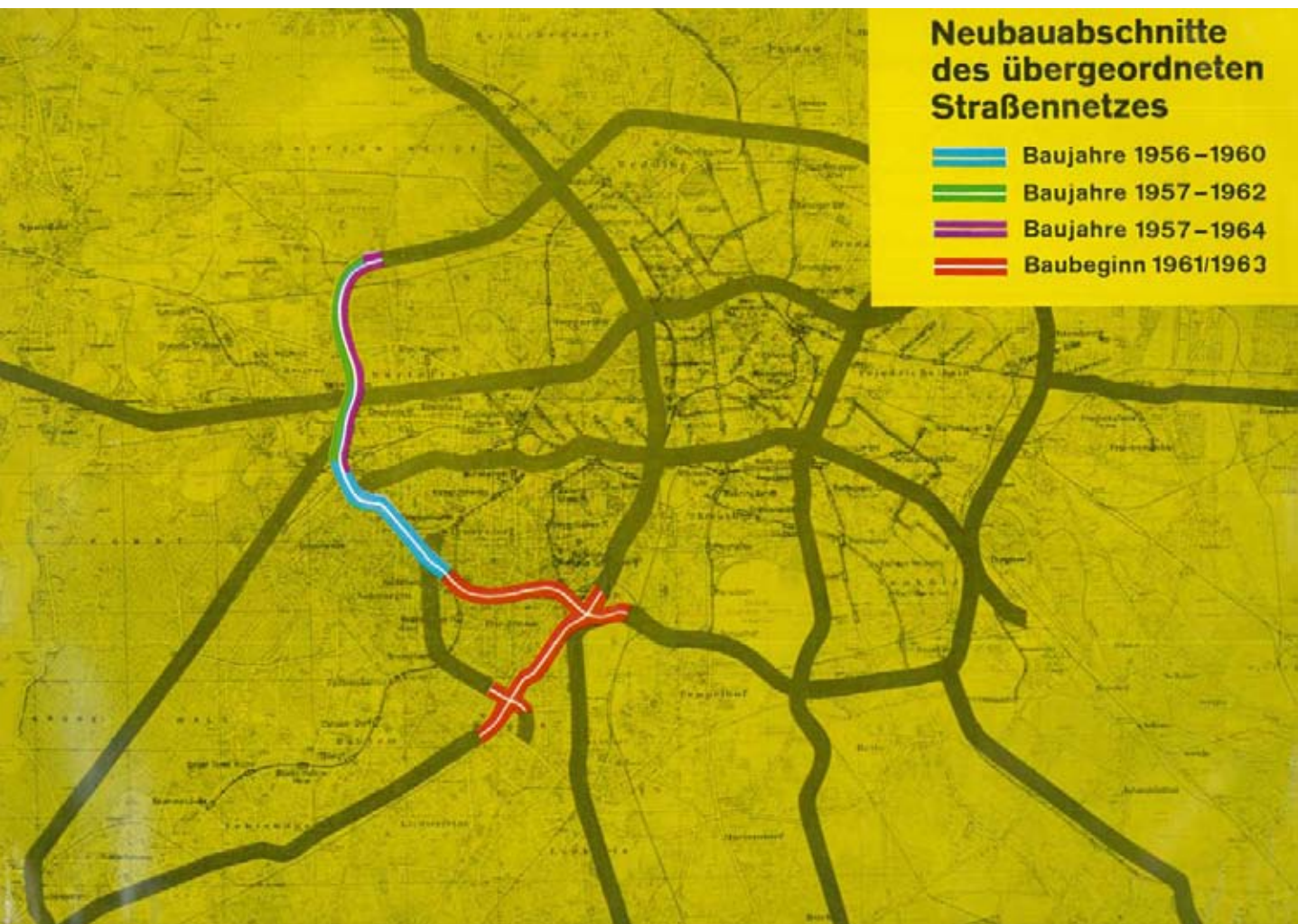
Ein weiterer Aspekt, der den U-Bahnhof Schloßstraße für die Architekten interessant machte, war die zeitgleiche Planung für das so genannte „Steglitzer Kreuz“, das eine Ost-West-Verbindung von der Bundesautobahn (BAB) 104 zur BAB 103 herstellen sollte und bis 1971 errichtet wurde. Die BAB 103 von Rathaus Steglitz zum Kreuz Schöneberg war zwischen 1961 und 1963 als Teil der Planung für die so genannte „Westtangente“ entstanden. (vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1988: 19) Die Planung sah eine Nord-Süd-Autobahn von Wedding

# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

nach Steglitz vor, die oberirdisch durch die Berliner Innenstadt geführt werden sollte und umfangreiche Flächenabriss insbesondere in Schöneberg notwendig gemacht hätte. Die Steglitzer Abschnitt blieb die einzige bauliche Umsetzung der Westtangente.

Die 2,4 km kurze BAB 104 war bis 1973 zunächst als „Abzweig Steglitz“ errichtet worden und verläuft vom Autobahnkreuz Wilmersdorf zum Breitenbachplatz<sup>5</sup>. Zwischen 1971 und 1980 entstand über diesem Autobahnabschnitt die von Georg Heinrichs entworfene markante Überbauung an der Schlangenbader Straße mit 1.758 Wohneinheiten (Seidel 1990: 12). Die BAB 104 sollte in der ursprünglichen Autobahnplanung des Landes Berlin vom Breitenbachplatz

5 Die BAB 104 wurde zum 1. Januar 2006 zwischen den Anschlussstellen Mecklenburgische Straße und Schildhornstraße aus der fernstraßenrechtlichen Widmung entlassen. Sie ist seither als Straße I. Ordnung nach dem Berliner Straßengesetz eingestuft. (vgl. Landesverwaltungsamt Berlin 2006: 1046) Auf Grund des historischen Fokus dieses Kapitels wird sie im Folgenden dennoch als BAB 104 bezeichnet.





zum Kreuz Steglitz verlängert werden, um einen Bypass vom Berliner Stadtring nach Steglitz herzustellen (Senator für Bau- und Wohnungswesen 1962: 12). Somit sollte am geplanten Standort des U-Bahnhofs Schloßstraße ein Konvergenzpunkt von zwei U-Bahnebenen, einer Fußgängerebene, einer Straßenebene und einer Autobahnebene entstehen. Die Vervollständigung der BAB 104 war allerdings bereits zu Beginn 1970er Jahren de facto nicht mehr vorgesehen<sup>6</sup>.

## **DIE GESTALTUNG DES U-BAHNHOFES SCHLOSSSTRASSE**

Die ersten Ideenskizzen für den U-Bahnhof Schloßstraße entstanden im Mai 1967. Da die Direktvergabe des Gestaltungsauftrages an Schüler/Schüler-Witte als Reaktion auf ihre Leistung beim Wettbewerb zum U-Bahnhof Blissestraße erfolgte, waren vergleichbare gestalterische und funktionale Lösungen von Seiten des Berliner Bausenats erwünscht. Die Trassierungsplanung der Tunnelanlage, inklusive der Lage der Treppenzugänge von der Straßenebene in den U-Bahnhof, erfolgte erneut durch die Bauverwaltung, so dass die Arbeit der Architekten zunächst auf die Ausgestaltung des Bahnhofes begrenzt war.

Schüler/Schüler-Witte fassten die Aufgabenstellung allerdings von Beginn an als Gesamtkonzeption für den gesamten, multidimensionalen Verkehrsknoten auf. Besonderer Fokus lag somit insbesondere auf dem nördlichen Kopfbau und dessen Erschließungsstruktur über die unterschiedlichen Verkehrsebenen. Bereits in der ersten Entwurfsphase entwickelten die Architekten die Idee, als herausragendes Merkmal die Verteilerebene mit einer Vielzahl an Ladengeschäften auszustatten, um eine unterirdische Kontinuität mit der oberirdisch verlaufenden Einkaufsstraße herzustellen.

Der erste umfassend ausgearbeitete Entwurf von Dezember 1967 (siehe Abb. 8 & 9) sah auf der westlichen Seite des nördlichen Kopfbaus eine umfangreiche Verknüpfung der Verteilerebene mit den Untergeschossen der Kaufhäuser Wertheim und C&A vor. Die Architekten waren zuvor vom C&A-Konzern für eine Umgestaltung des Kaufhauses angefragt worden (sie wurden allerdings letztlich nicht beauftragt). Zudem waren sie beratend bei der Umgestaltung des Untergeschosses des Wertheim-Kaufhauses tätig, da ein unterirdischer Zugang zum U-Bahnhof entstehen sollte. Daher konnten Schüler/Schüler-Witte die Kaufhäuser in ihren ersten Entwurf umfassend einschließen. Das Untergeschoss von Wertheim sollte in das Verteilergeschoss verlängert und zudem unter der Autobahnbrücke auf zwei Geschosse erweitert werden. Dort sollte ein weiterer Zugang in Richtung Schildhornstraße auf Straßenebene entstehen. C&A sollte im nördlichen Kopfbau zwei kleinere Ladengeschäfte erhalten, die torartig den unterirdischen Zugang zum Haupthaus markieren sollten.

---

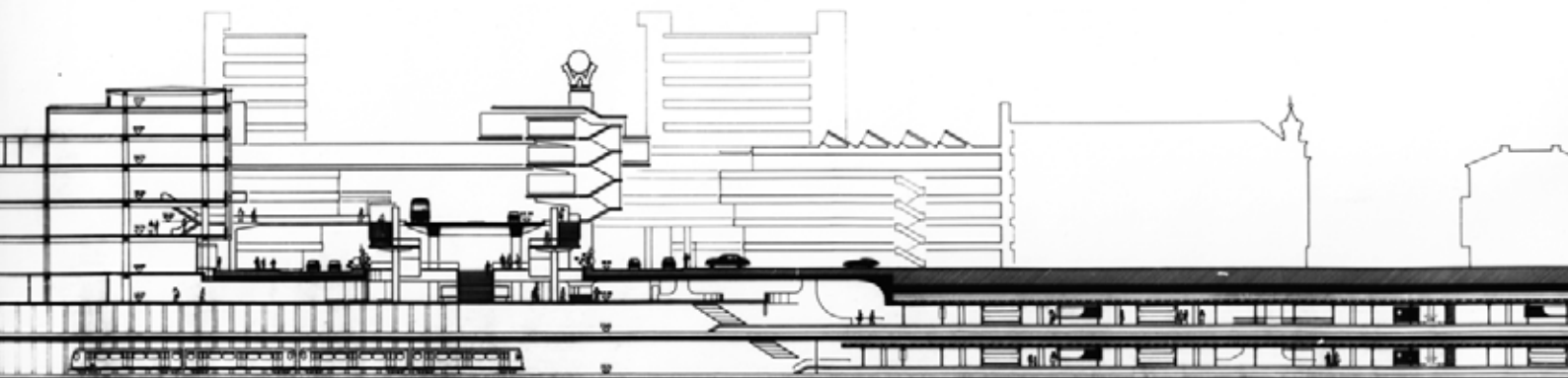
<sup>6</sup> Die Datierung der Aufgabe der Planung ist nicht möglich. In der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung liegen keine derartigen Informationen vor. Unterschiedliche Informationsbroschüren aus dem Jahr 1968 zeigen für das geplante Berliner Autobahnnetz sowohl eine Führung der BAB 104 zum Steglitzer Kreuz, als auch den Breitenbachplatz als Endpunkt. Im 1970 festgesetzten Flächennutzungsplan wird das Teilstück zwischen Breitenbachplatz und Joachim-Tiburtius-Brücke als „Schnellverkehrsstraße“ in Normallage dargestellt. Hans Stimmann weist in seiner Dissertation nach, dass die Planungen für die BAB 104 Resultat einer unrealistischen, weil auf Gesamt-Berlin ausgerichteten Straßenplanung war und zudem durch inneradministratives Kompetenzgerangel und wirtschaftliche Verflechtungen zwischen Berliner Politikern und der privaten Bauwirtschaft entstand. Eine verkehrsplanerische Notwendigkeit des „Steglitzer Abzweigs“ hat zu keinem Zeitpunkt bestanden und konnte von Seiten des Senats nicht nachgewiesen werden. Die Planungen wurden dennoch rechtsverbindlich festgesetzt und anschließend baulich umgesetzt. (vgl. Stimmann 1981: 732)

# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

Die gesamte Fläche der Verteilerebene unter der Autobahnbrücke sollte zur Straßenebene hin durch einen Lichtschacht geöffnet sein, um somit eine Ausleuchtung dieser Ebene mit möglichst viel Tageslicht zu erreichen. Auf der westlichen Seite sollten drei Treppenzugänge zur Straßenebene entstehen. Die Lage der Zugänge war vom Bausenat vorgegeben und sah einen Treppenzugang vom Stadtplatz vor dem C&A-Warenhaus, einen weiteren aus Platzmangel in das Wertheimgebäude integriert sowie den zentralen Zugang unter der Autobahnbrücke vor. Letzterer war – anders als später umgesetzt – auf der Straßenebene zur Schloßstraße hin geöffnet. Die beiden Zugänge bei den Warenhäusern sollten mit Fahrtreppen ausgestattet werden. Angesichts der zentralen Lage des Zugangs unter der Autobahnbrücke sowie seiner raumgestalterischen Funktion für das Untergeschoss zeigt sich in diesem Erstentwurf deutlich, dass diese Treppenanlage in ihrer Ursprungsplanung zu klein dimensioniert war. Schüler/Schüler-Witte waren in diesem Entwurf noch weitestgehend den Vorgaben der Bauverwaltung gefolgt.

Auf der östlichen Seite des Kopfbaus sollten zwei Zugänge entstehen. Am kleineren Zugang sollte zunächst eine einzelne Treppe auf ein höher gelegenes Zwischenpodest führen, von dem sich Zugänge in drei Himmelsrichtungen gabeln sollten.<sup>7</sup> An diesem Podest sollte zudem ein weiteres Ladengeschäft mit einer Galerie zur Straßenebene entste-

<sup>7</sup> In der Grundrisszeichnung für die Straßenebene (siehe Abb. 8) ist als Höhenangabe für dieses Podest 40,35 Meter üNN angegeben. Diese Angabe widerspricht dabei allerdings der zeichnerischen Darstellung, so dass von einem Fehler bei der Höhenangabe ausgegangen werden muss. Da sich die Straßenebene bei 46 Meter üNN befindet, wäre die tatsächliche Höhe des Podests vermutlich bei etwa 44 Meter üNN gewesen.

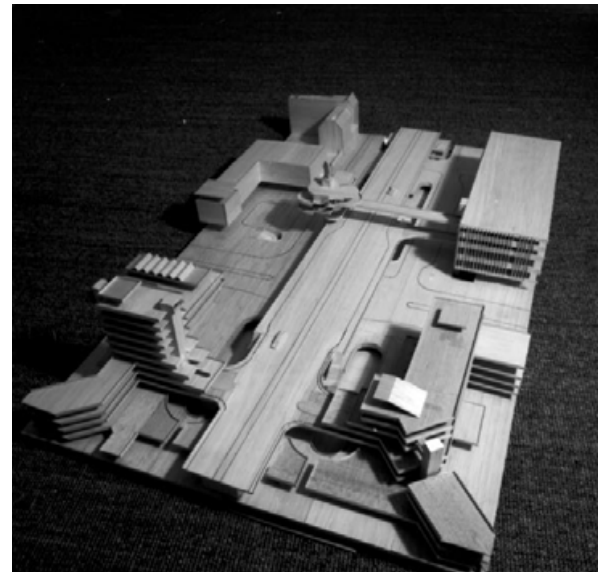


hen. Der zentrale Zugang war parallel zur Schloßstraße als zweiläufige, etwa um 20° in Richtung zur Fahrbahn gewinkelte Treppe geplant, um die Fußgängerströme möglichst geradlinig von der Schloßstraße in die Verteilerebene führen zu können (siehe Abb. 8). Über den Treppenabsätzen sollte entsprechend der westlichen Seite ein Lichtschacht zur Straßenebene entstehen. Als Einfriedung der Lichtschächte auf beiden Seiten der Schloßstraße waren mit Sichtbeton eingefasste Rabatten vorgesehen.

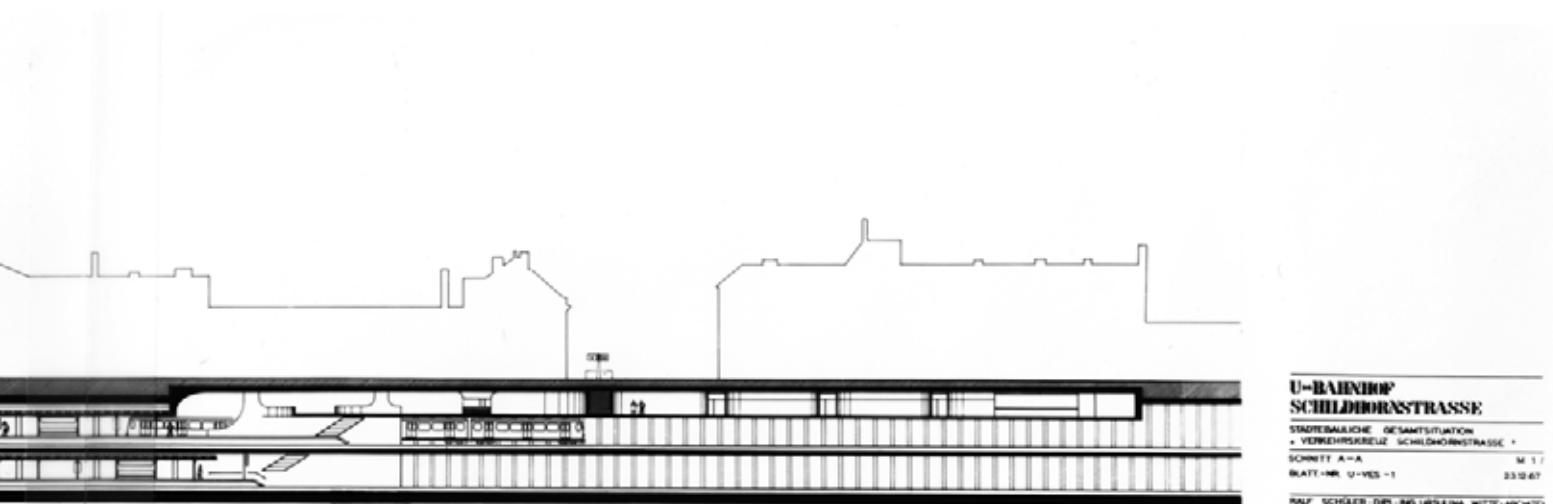
Auf beiden Seiten der Schloßstraße waren zweiläufige, gewendelte Laufftreppen von der Straßen- zur Autobahnebene vorgesehen.

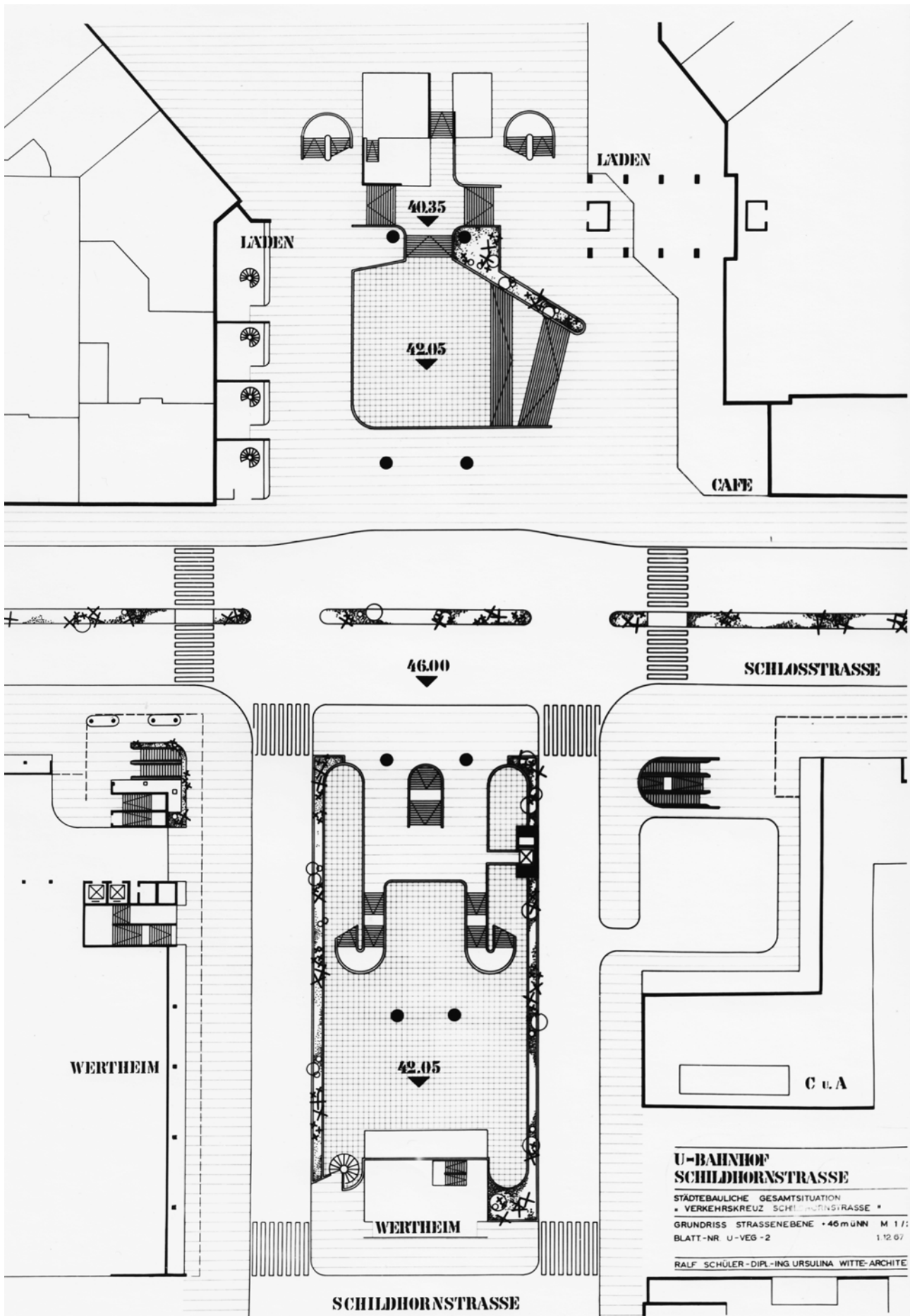
Auf dieser Seite des Verteilergeschosses sollten zudem fünf kleine Ladengeschäfte entstehen, von denen vier maisonettartig mit einer Wendeltreppe innerhalb des Geschäfts zu einer weiteren Geschäftsfläche auf Straßenebene verbunden werden sollten. Diese Planung wurde ermöglicht, da die Bebauung an Flora- und Düntherstraße ohnehin der Autobahnplanung weichen musste. Daher sahen Schüler/Schüler-Witte auf der nordöstlichen Seite der Autobahnbrücke ein Gebäude vor, das auf der Straßenebene die oberen Geschosse der Ladengeschäfte der Verteilerebene aufnehmen sollte. Im ersten Obergeschoss war zudem eine Brückenverbindung vom Gebäude zur Hochstraße vorgesehen, so dass dort ebenfalls Ladengeschäfte entstehen sollten. Die geplante Nutzung der darüber liegenden Geschosse ist nicht bekannt.

Die südöstliche Fläche sollte mit einem Wohn- und Bürohochhaus bebaut werden, das im Erdgeschoss ein großes Café sowie ein weiteres Ladengeschäft beherbergen sollte und ebenfalls im ersten Obergeschoss mit der Hochstraße verbunden sein sollte. Während keine umfassenden Entwürfe zu diesem Hochhaus vorliegen, zeigt eine Schnittzeichnung dieses Entwurfs, dass das Hochhaus mit etwa neun Geschossen vorgesehen war (siehe Abb. 6). Auf Abb. 7 ist zudem zu erkennen, dass zu einem nicht datierten, späteren Zeitpunkt auch eine direkte Zufahrt von der Hochstraße in die beiden Gebäude erwogen wurde. Im ersten Obergeschoss der Gebäude hätte sich somit jeweils eine Parkplatzebene befunden.

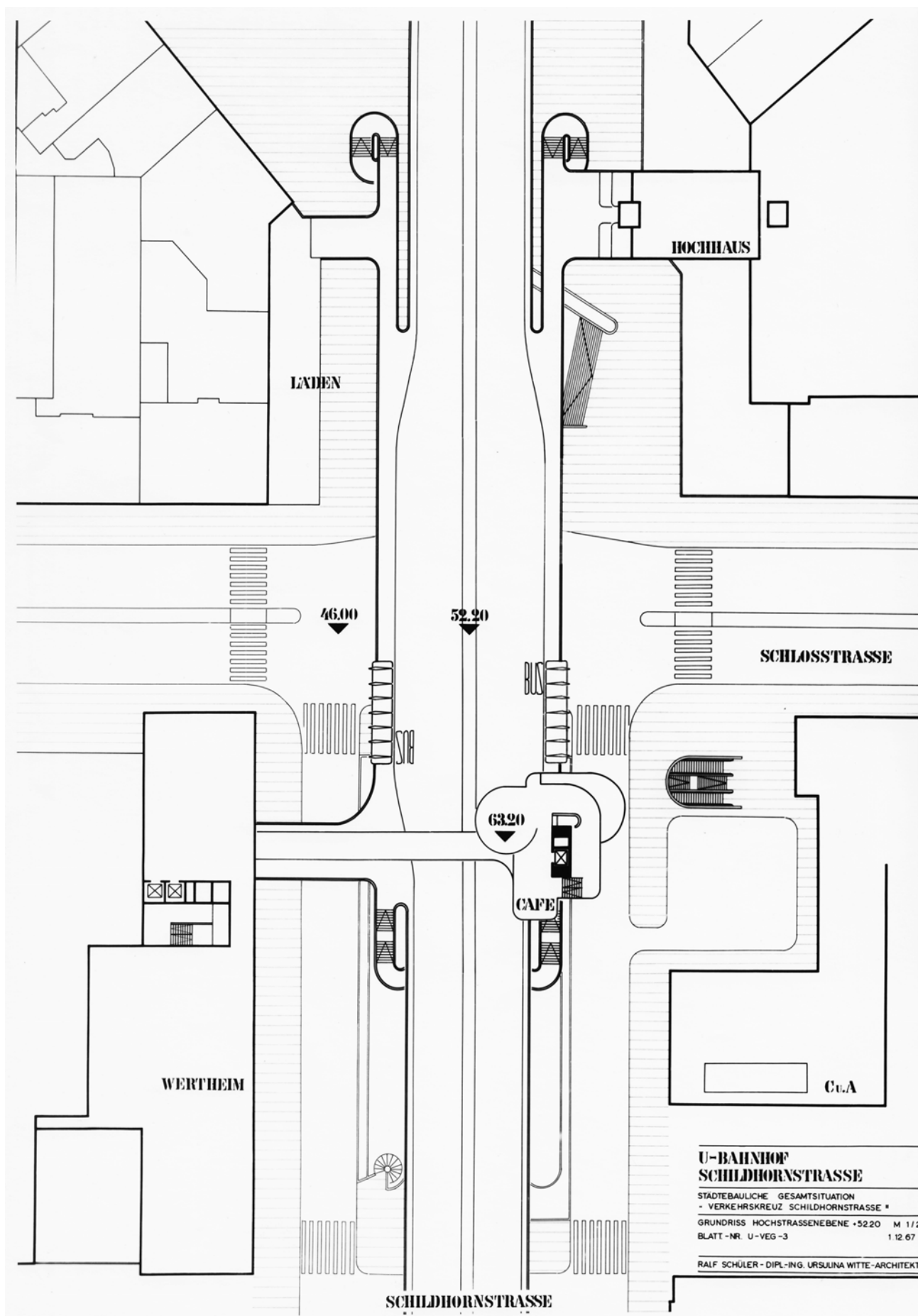


7



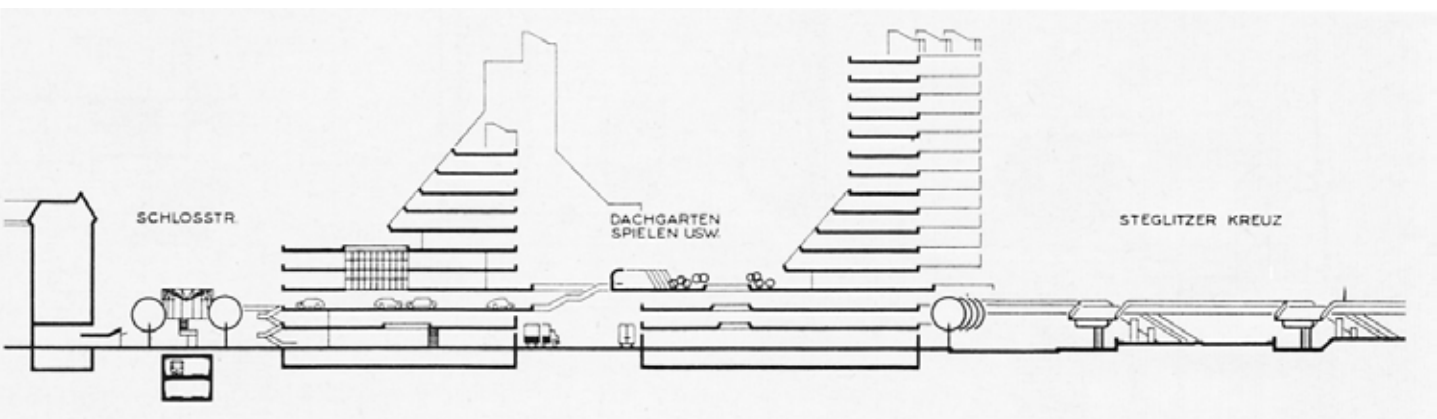






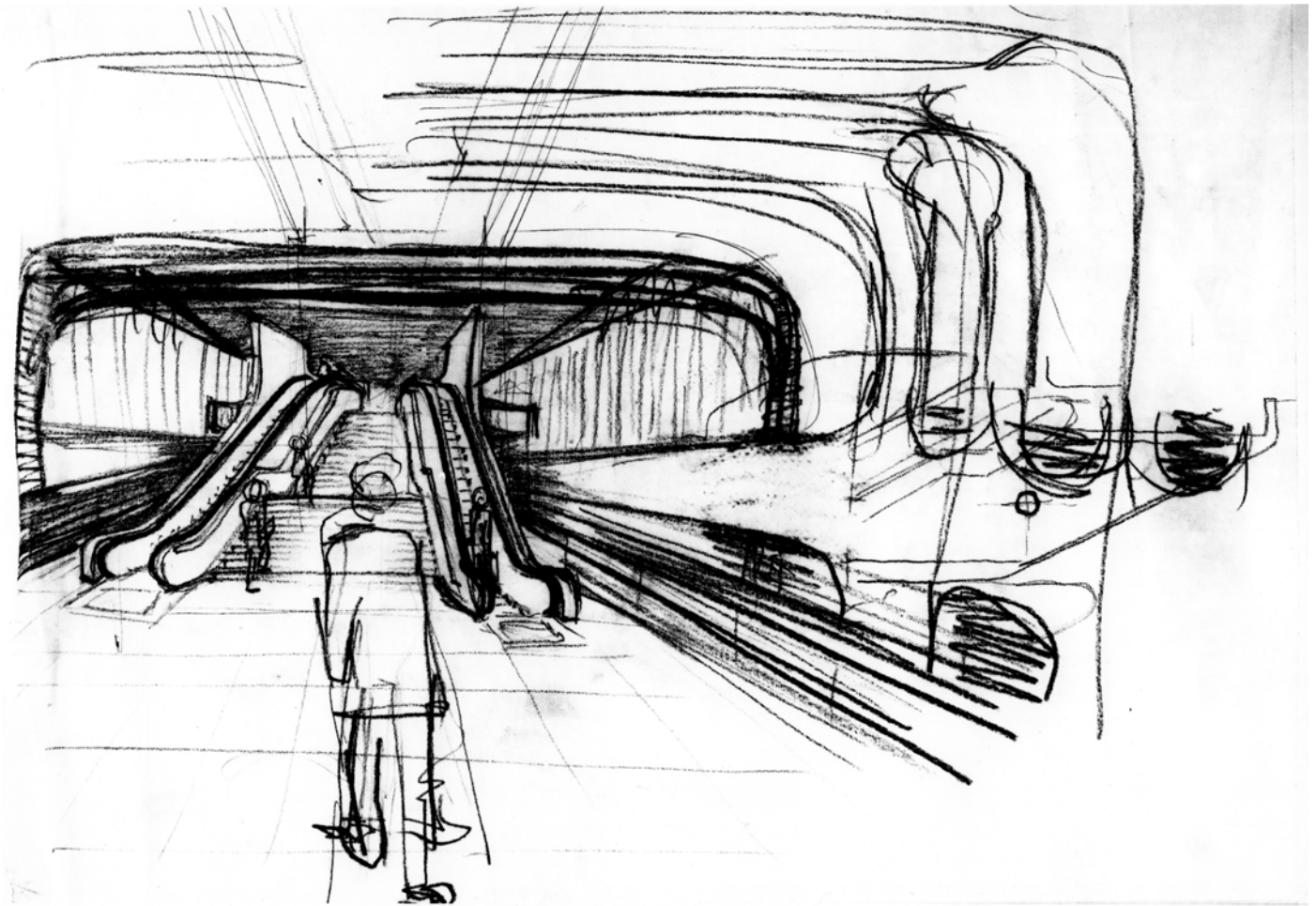
# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

Diese Planung ist insofern bemerkenswert, als dass es keinen Auftrag für einen entsprechenden Entwurf gab. Schüler/Schüler-Witte waren allerdings offensichtlich der Ansicht, dass die gesamte Schloßstraße einer Neuplanung bedurfte. So entwickelten sie diese Planung einer Hochhausbebauung an der südöstlichen Seite der Schloßstraße weiter und veröffentlichten diese Vision 1969 in einem Artikel in der Bauwelt. Der Vorschlag von 1969 sah mit Hinweis auf die parallel verlaufende Westtangente eine Verkehrsberuhigung der Schloßstraße vor. Die gesamte bestehende Bebauung auf der südöstlichen Straßenseite sollte abgerissen werden. Stattdessen sollte eine zweizeilige, zur Schloßstraße hin terrassierte Hochhauszeilenbebauung entstehen. Im Sockelbau des direkt an der Schloßstraße gelegenen Gebäudeteils sollten Ladengeschäfte, Büros und Arztpraxen entstehen. Zudem sollten in diesen Ebenen erhebliche Parkplatzflächen entstehen, deren Zu- und Ausfahrten zu einer parallel zur Westtangente verlaufenden Umgehungsstraße führen sollten. Zwischen den beiden Hochhauszeilen sollte auf dem Dach des vierten Obergeschosses eine Grünanlage für die Bewohner mit Spielplätzen und Ruheflächen entstehen. (vgl. Schüler 1969a: 492) Die Schnittzeichnung der Hochhausbebauung ähnelt dabei der von Fridtjof Schliephacke entworfenen und 1970-71 errichteten Wohnanlage an der Kleiststraße in Berlin-Schöneberg (Rave et al. 1981: 282).



10

Bereits in diesem ersten Entwurf für den U-Bahnhof Schloßstraße findet sich der zunächst noch „Wertheim-Café“ genannte Turmbau, der die Verteiler-, die Schloßstraßen- und die Autobahnebenen vertikal miteinander verbinden sollte (zu diesem ersten Turmentwurf siehe S. 48 ff.). Um das Warenhaus Wertheim mit der Autobahnbrücke und den dort befindlichen Parkplätzen und der Bushaltestelle verbinden zu können, sahen Schüler/Schüler-Witte eine Brückenverbin-



derung im ersten Oberschoss vor. Zudem sollte eine weitere Brücke im dritten Obergeschoss eine Direktverbindung zwischen Kaufhaus und Turmcafé herstellen.

11

Der südliche Kopfbau des U-Bahnhofs entspricht bereits in diesem ersten Entwurf weitestgehend dem tatsächlich errichteten Bauwerk. Allerdings befinden sich hier anstelle einer großen, zusammenhängenden unterirdischen Ladenfläche noch vier kleinere Geschäfte.

Der zweite Entwurf vom Februar 1968 stellt eine Weiterentwicklung und Reduzierung des ersten Entwurfes dar. Er enthält keinerlei Vorschläge zu Gebäuden oder Stadträumen, die nicht unmittelbar Teil der U-Bahnanlage sind. Selbst das Turmcafé ist in diesem Entwurf nicht enthalten. Für die beiden zentralen Zugänge zum nördlichen Kopfbau war entlang der Nord-Süd-Achse eine symmetrische Gestaltung vorgesehen. Die zentralen Zugänge unter der Hochstraße waren als gerade, zweiläufige Treppenanlagen mit vier kreuzförmig angeordneten Armen und einem auf 44,92 Meter üNN gelegenen, zentralen Verteilerpodest gestaltet, unter dem eine Automatenstraße (südöstlicher Zugang) bzw. ein Imbiss (nordwestlicher Zugang) vorgesehen war. Die beiden Treppenarme, die vom Podest auf die Verteilerebene führten, waren in Richtung Schalterhalle und in Richtung Ladengeschäfte ausgerichtet. Auf der südöstlichen Seite des Kopfbaus sollten acht kleine Ladengeschäfte (30-40 m<sup>2</sup>) sowie ein unterirdisches Kino mit einem Saal entstehen. Vor dem Eingang in das Kino sollte längs der Fassade eine Reihe von Vitrinen für Filmankündigungen aufgestellt werden. Im nordwestlichen Gebäudeteil sollten vier Ladengeschäfte entstehen sowie der Zugang zum Wertheimgebäude. Der direkte unterirdische Zugang zu C&A ist nicht mehr vorgesehen. Die Treppenanlage in

# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

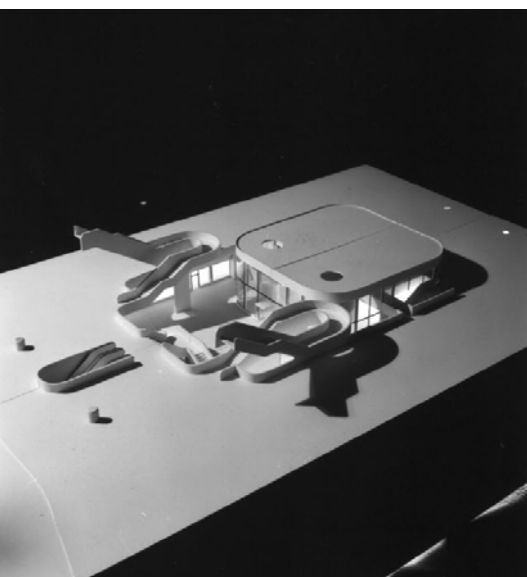
Richtung C&A ist allerdings in ihrer Gestaltung – anders als im ersten Entwurf – vollständig aus dem Wettbewerbsbeitrag zum U-Bahnhof Blissestraße übernommen worden. Im zweiten Entwurf war also ein über dem Eingang schwebender Kragbalken, der sowohl die Beleuchtung, als auch das Leuchttransparent aufnehmen sollte, vorgesehen. Der in das Wertheimgebäude integrierte Zugang in der Schloßstraße ist hingegen unverändert vom ersten Entwurf übernommen worden. Die zweiläufigen, gewendelten Treppenbauwerke von der Straßenebene zur Hochstraße sind dicht an den zentralen Zugängen zur Verteilerebene positioniert, so dass der Eindruck einer einzelnen Erschließungsanlage entstehen sollte. Auf der Hochstraße sollten die Treppenabsätze überdacht werden.

Als Weiterentwicklung des zweiten Entwurfs war zunächst die Integration einer Parkpalette über dem Kino vorgesehen. Da dies allerdings erhebliche Schleichverkehre durch die Flora- und Düntherstraße zur Folge gehabt hätte, wurde im dritten und letzten Vorentwurf von Oktober 1968 die Parkpalette auf die gegenüberliegende Seite der Anlage, also zur Schildhornstraße verschoben. Eine Vorfahrt für Taxis sollte zudem einen weiteren Verkehrsträger zu dem Knoten hinzufügen. Der straßenbündige Absatz der zentralen Treppenanlagen unter der Hochstraße war nun – so wie später auch umgesetzt – von der Schloßstraße abgekehrt, so dass die Fußgängerströme in Richtung Schalterhalle und Bahnsteige geleitet wurden. Die Treppen enthielten nun auch je zwei Fahrtreppen. Der Lichtschacht über der Verteilerebene blieb erhalten, allerdings war die Erschließung nicht mehr in diese Öffnung integriert, die nun einzig der Beleuchtung der Verteilerebene mit Tageslicht diente. In einer Variation dieses Entwurfs war allerdings eine Freitreppe mit drei geraden Armen und einem Verteilerpodest vorgesehen, die in den Lichtschacht führen sollte (siehe Abb. 12). Die Zugänge zur Hochstraße waren als u-förmig gewendelte, gerade, zweiläufige Treppen vorgesehen und sollten den Lichtschacht teilweise frei überspannen.

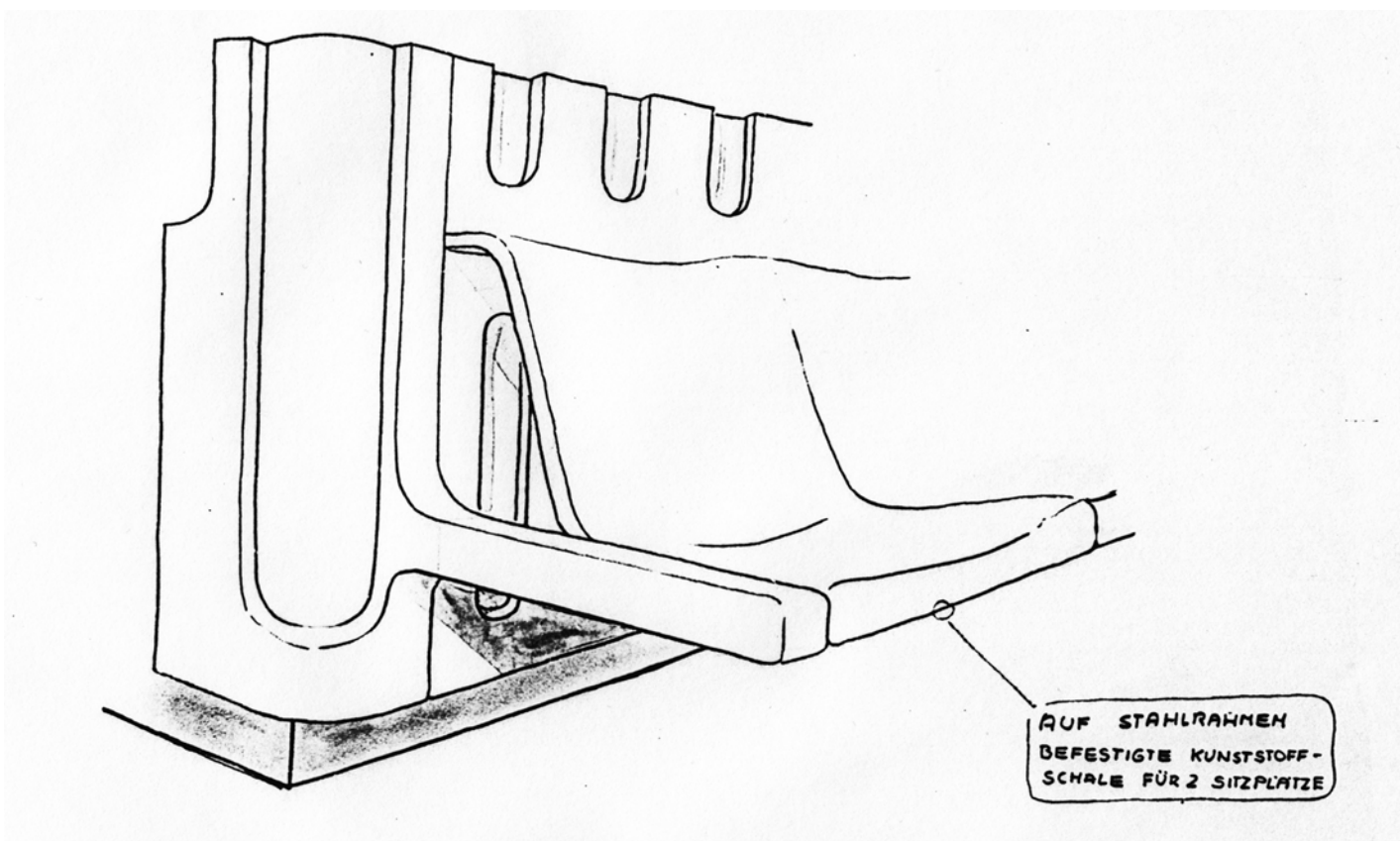
Das Ladengeschäft am südöstlichen Zugang entspricht weitestgehend der später umgesetzten Bebauung. Auf der nordwestlichen Seite ist das Ladengeschäft hingegen noch deutlich kleiner dimensioniert, um einen Zugang zum dahinter liegenden Taxistand zu erlauben.

Mit den Vorentwürfen konnten Schüler/Schüler-Witte die

12







13

Bauverwaltung überzeugen, den nördlichen Kopfbau als Teil der Einkaufsstraße zu begreifen und ihn entsprechend zu dimensionieren und mit Ladengeschäftsflächen auszustatten. Damit einhergehend wurden auch die zentralen Zugänge zur Verteilerebene unter der Hochstraße in die endgültige Planung übernommen. Der bestehende Architektenvertrag zum Ausbau des U-Bahnhofs Schloßstraße wurde per zusätzlicher Vereinbarung vom 15. April 1970 auf die Entwurfsarbeiten für den nördlichen Kopfbau, die Schüler/Schüler-Witte auf eigene Initiative erbracht hatten, ausgedehnt (Hübscher 1971: 1). Zudem erhielten die Architekten den Auftrag, die Treppenanlagen zur Hochstraße zu gestalten, u. a. mit dem Hinweis auf den städtebaulichen Zusammenhang der Anlage mit dem geplanten Turmcafé (Rümmler 1970: 1).

Die Rohbauarbeiten für den U-Bahntunnel unter der Schloßstraße konnten somit 1969 beginnen (Bülow 1974: 459).

Die umgesetzte Bahnsteiggestaltung des doppelgeschossigen U-Bahnhofs ist als Weiterentwicklung von Schüler/Schüler-Wittes Entwurf für den U-Bahnhof Blissestraße zu verstehen. Dabei wurden allerdings insbesondere die Materialien aber auch die Formsprache an den seit dem Blissestraße-Wettbewerb veränderten zeitgenössischen Architekturstil angepasst. Die Wände und Decken beider Bahnsteige sind in schalungsrauhem Sichtbeton ausgeführt. An den Wänden wurde etwa auf Augenhöhe der auf dem Bahnsteig wartenden Fahrgäste ein durchlaufendes, dunkelblaues, glattes Kunststoffband aus Hostalit-Z angebracht. Auf diesem Band sind in regelmäßigem Abstand wiederkehrend ein oranges „U“ sowie der Stationsname<sup>8</sup> in dunkelblauen Großbuchstaben auf orangem Hintergrund eingelassen. Der Rhythmus „U“ – Stationsname – „U“ – Stationsname – „U“ wird anschließend durch

8 Schreibweise „SCHLOSS-STRASSE“

# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

eine Werbetafel unterbrochen. Als Einfassung der Werbetafeln wird das Schriftband bis auf Sockelhöhe der Schachtwand heruntergezogen. Aus den „U“-Lettern entwickelt sich ein der ausgerundeten Deckenvoute folgendes dunkelblaues Kunststoffband, das durch schmale, quer liegende Vertiefungen kassettiert ist. Dieses Band folgt der Decke bis in die Mitte des Bahnsteigs, wo es allerdings nicht mit dem Band der gegenüberliegenden Seite verbunden ist, sondern an den in Längsrichtung des Bahnsteigs verlaufenden Doppelbalken aus Sichtbeton abschließt.

Dieser Längsbalken wird von scheibenförmigen Mittelstützen getragen. Die Stellung der Mittelstützen wurde so gewählt, dass sie sich dem Abstand der Türöffnungen der U-Bahnzüge anpasst. Dadurch wäre bei einem Bau der U-Bahnlinie 10 und dem dann vorgesehenen Richtungsbetrieb ein optimierter, weil hindernisfreier Umsteigefluss zwischen den beiden U-Bahnlinien möglich geworden. Die Mittelstützen waren ursprünglich mit dunkelblauen Kunststoffplatten verkleidet, die durch rechteckige Vertiefungen mit abgerundeten Ecken in regelmäßigem Abstand strukturiert waren. Vier der Stützen je Bahnsteig waren zudem mit sich aus der Hostalit-Verschalung entwickelnden Kunststoffsitzbänken für zwei bis drei Personen ausgestattet. An diesen Stützen befand sich zudem im oberen Bereich der Kunststoffverkleidung das Wegeleitsystem, bei dem sich aus einem orange eingefärbten Rechteck mit den Zielangaben zwei in die entsprechende Richtung weisende Pfeile entwickelten (siehe Abb. 16). Ähnlich gestaltete Wegweiserschilder hängen zudem längs zur Bahnsteigkante zwischen den Stützen von der Decke.

Die Kunststoffverschalung der Stützen wurde von der BVG im November 2009 entfernt und eingelagert<sup>9</sup>. Als Ersatz für die durch diese Maßnahme ebenfalls entfernten Sitzbänke wurden längs zur Bahnsteig-



9 Da die BVG plant, den U-Bahnhof Schloßstraße 2012-2013 umfassend zu sanieren, besteht die Möglichkeit, dass die Kunststoffverkleidung im Rahmen dieser Maßnahme wieder angebracht wird.

kante pflegeleichte Standardsitzbänke aus Edelstahlmaschen installiert. Im Februar 2010 wurden die nun freigelegten Sichtbetonstützen dunkelblau gestrichen, um die ursprüngliche Raumwirkung möglichst weitestgehend wiederherzustellen. Allerdings ist der dazu verwendete Farbton bestenfalls eine Annäherung an die Originalfarbe.

Auf beiden Bahnsteigebenen finden sich zudem je ein Abfertigungshäuschen und ein Kiosk, die ebenfalls mit Hostalit-Z verkleidet sind. Die Sichtkanzel für das Abfertigungspersonal ist im Kontrast zur ansonsten dunkelblauen Farbgebung in rot gehalten. Die gewölbte Fensterfläche ist mittlerweile ebenfalls in rot überstrichen worden. Anders als der freistehende Kiosk der oberen Bahnsteigebene, wurde der untere Kiosk unter den Lauf der Verbindungstreppe zwischen den beiden Ebenen integriert. Die U-förmig die Treppen umschließenden Wände wurde allerdings in Sichtbeton gehalten, so dass hier nur die Fenstereinfassung in dunkelblau gestaltet wurde (mittlerweile sind auch hier die Fensterflächen überlackiert).

In Anlehnung an die Gestaltung des Entwurfs für den U-Bahnhof Blissestraße wurde die Bahnsteigtechnik auf der gesamten Länge des Bahnsteigs in ein Trägersystem integriert. Dieses System besteht pro Bahnsteigseite aus je einer durchlaufenden roten Kunststoffröhre mit einem Durchmesser von etwa 30 cm. Sämtliche Leitungen der Bahnsteigtechnik werden durch die Röhren geführt. Die Röhren werden durch ebenfalls rote Kragarme getragen, die an den quer zur Bahnsteigkante gestellten Stützen aufliegen. Die Röhren werden dabei von den halbrunden Enden der Kragarme umfasst, so dass eine regelmäßige Strukturierung entsteht. Die beiden Doppelringe der Kragarme, die die Röhren umgreifen, wurden von den Architekten als Symbol für Energie intendiert. In unregelmäßigem Abstand sind an die Röhren rote, rechteckige Soft-Edge-Hinweisschilder für Fahrgastinformation und Wegeleitung angebracht (siehe Abb. 15).

An die Röhren sind in ebenfalls regelmäßigem Abstand von den Architekten als „Medienträger“ bezeichnete Kragbalken gehängt, in denen die eigentliche Bahnsteigtechnik integriert ist. Diese, durch die kräftige gelbe Farbgebung deutlich zum Rest der Bahnhofsgestaltung kontrastierten Träger, stellen dabei zudem eine horizontale Verbindung der beiden Bahnsteigseiten her. Sie werden symmetrisch an beiden Röhren jeweils mit einer um 45° nach oben gewinkelten Stufe



15



16



# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

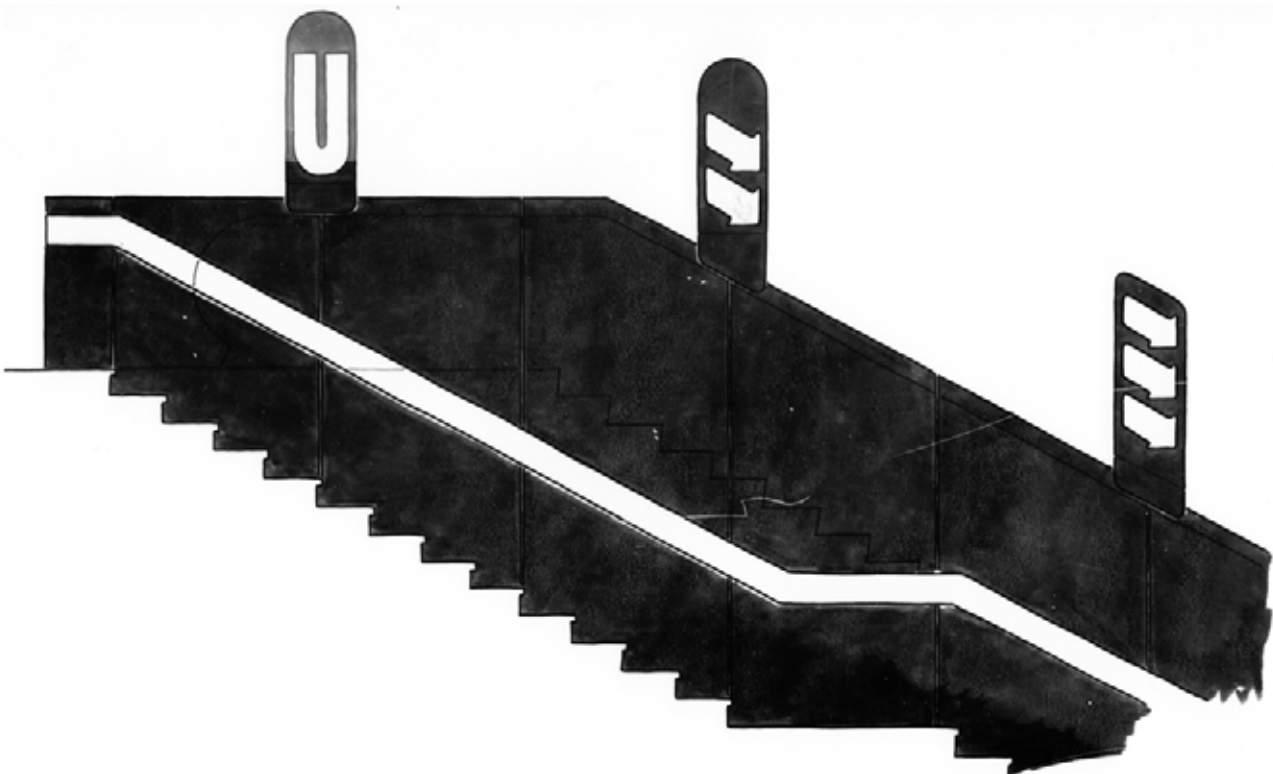
abgesetzt und überragen so die Röhren. In diesem äußeren, auskragenden Bereich der Medienträger sind die Bahnsteigbeleuchtung sowie die Lautsprecher integriert. Das Trägersystem lässt den Eindruck einer unter der Decke frei schwebenden Bahnsteigsbeleuchtung entstehen. Zwischen den beiden Röhren sind die Medienträger auf der Höhe der Röhren angebracht und beinhalten die Beleuchtung für die Sitzbereiche zwischen den Stützen. Durch die Form eines Doppel-Z des Medienträgers wird der Bahnsteig in einen hohen, offenen Steh- und Einstiegsbereich und einen niedrigeren, intimeren Sitzbereich strukturiert.

An den nördlichen und südlichen Treppenabsätzen endet das Trägersystem in einem stumpfen Abschluss. Zwischen die Röhren ist ein horizontaler gelber Kunststoffbalken gehängt, der die Fahrtrichtung anzeigt.

Die Bahnsteigtechnik – hier ein Symbol des technologischen Fortschritts – wird inszeniert: Die Technik wird Teil der Raumgestaltung und soll jedem sichtbar sein. Diese Formensprache weist deutliche Elemente des High-Tech-Architekturstils auf, wie sie von den Architekten beim Internationalen Congress Centrum Berlin noch weitaus stärker angewendet wurden.

Die von Schüler/Schüler-Witte für den U-Bahnhof Blissestraße entwickelte und auch in vielen Vorentwürfen des

17





U-Bahnhofs Schloßstraße vorgesehene Gestaltung der Zugänge mit dem über dem Eingang schwebenden Kragbalken wurde von der BVG aus Kostengründen abgelehnt. Die stattdessen gewählte Gestaltung ermöglichte allerdings eine einheitliche Gestaltung aller Zugänge, da der Kragbalken beispielsweise unter der Hochstraße seine Funktion und Wirkung kaum hätte erfüllen können.

Die durchlaufenden Sichtbetonbrüstungen der Zugänge von der Straßenebene zum U-Bahnhof sind mit einem durchgehenden, ursprünglich blauen Metallpanel abgedeckt, das sich zum Treppenabsatz auf beiden Seiten zu je einem Trapezaufsatz mit Leuchttransparent entwickelt (siehe Abb. 18). An den Seiten dieser Trapezaufsätze zeigt das Soft-Edge-Leuchttransparent den Stationsnamen. In der Frontalansicht des Zugangs ist in den Aufsatz ein blaues, hinterleuchtetes Feld eingelassen, das als Farbleitsystem den Zugang zum U-Bahnhof weisen soll. An der Front der Brüstung wird die Metallverblendung zudem bis auf den Boden verlängert. In die ebenfalls mittlerweile grün gestrichenen Handläufe sind Leuchtstoffröhren integriert, die die Treppenstufen indirekt beleuchten. Die rückseitige Brüstung ist halbkreisförmig ausgeführt. Während die Zugänge des südlichen Kopfbaus in der Zimmermannstraße und der Deitmerstraße nur je eine Lauftreppe haben, verfügen die Zugänge des nördlichen Kopfbaus allesamt auch über Fahrtreppen. Die Fahrtreppen der beiden Haupttreppen unter der Hochstraßenbrücke sind dabei je eine an der Außenseite des Treppenbauwerks angeordnet – die Lauftreppe befindet sich zentral dazwischen. Die Notbremse der Fahrtreppen wurde auf der Straßenebene in die Trapezaufsätze und auf der Verteilerebene in die sich zu zwei Schmuckpfeiler entwickelnden Brüstungen der Treppenanlage integriert. Der konkave Übergang von Brüstung in Pfeiler wird durch die fortlaufende dunkelgrüne Metallabdeckung der Brüstung betont (siehe Abb. 18). Die Innenseiten der Brüstungen sind mit dunkelgrüner Grobkeramik verkleidet. Die Außenseiten sind in Sichtbeton gehalten.



Auf den Brüstungen zwischen Fahr- und Lauftreppen sind jeweils fünf Rundleuchten positioniert. Zu diesen Leuchten fertigten Schüler/Schüler-Witte in der Entwurfsphase unzählige Gestaltungsstudien an. So sah ein Entwurf ein in die Lampen integriertes Wegeleitsystem mit in den U-Bahnhof zeigenden Pfeilen vor (siehe Abb. 17). Anstelle dieses Entwurfs wurde jedoch eine Lampe gewählt, bei der in einen etwa 1 Meter hohen scheibenförmigen Mast beidseitig zwei halbrunde Leuchten integriert sind. Der Mast hat eine tonnendachartige Abdeckung, die seitlich im lichten Profil der Rundleuchten abschließt. Diese Lampenkonstruktion findet sich im gesamten U-Bahnhof und bildet somit eine gestalterische Verbindung zwischen Straßenebene und U-Bahnebenen. Im Bereich der Zugänge von der Straßenebene sind die Lampen heute in dunkelgrün gehalten.

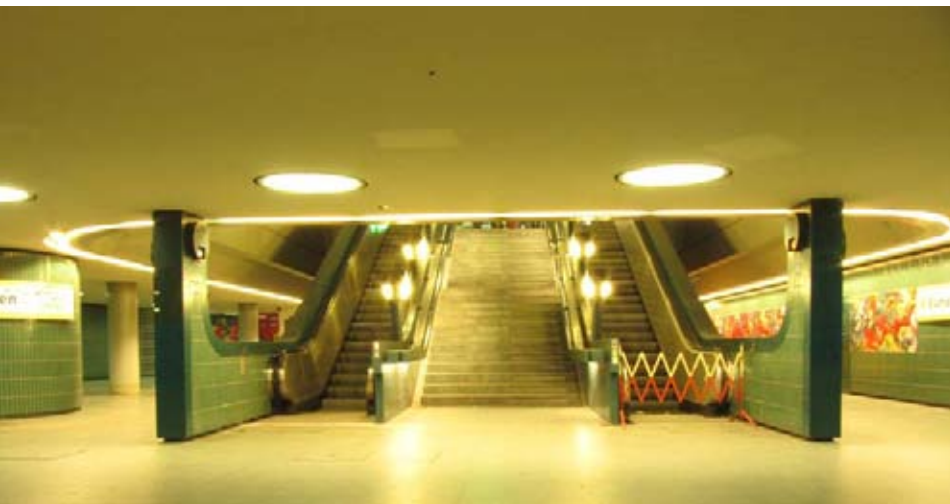
Zusätzlich zu diesen Einzelleuchten werden die beiden Haupttreppen des nördlichen Kopfbaus auf der Verteilerebene von einem in die Decke integrierten und der Form des Lichtschachts folgenden Lichtband illuminiert (siehe Abb. 19). Passend zum zweiten Entwurf des

# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

Turmrestaurants (siehe S. 54) weckt diese Rauminszenierung Assoziationen eines Raumschiff-Designs eines klassischen Science-Fiction-Films.

Die Anordnung von Lauf- und Fahrtreppen der beiden Zugänge in Richtung C&A- und Wertheimkaufhaus stellt sich abweichend dar. Hier sind sowohl die hinauf- als auch die herabführenden Fahrtreppen beieinander liegend zur Schloßstraßenseite angeordnet. Die Lauftreppe befindet sich daneben. Beim südlichen Zugang sind auf der Brüstung zwischen Fahr- und Lauftreppe erneut die oben beschriebenen fünf Lampen positioniert (siehe Abb. 21). Der nördliche Zugang weicht in seiner Gestaltung von den anderen ab, da auf Grund der begrenzten Platzverhältnisse der Zugang in das Wertheim-Kaufhaus integriert werden musste. Die

statischen Notwendigkeiten des Stahlskelettbaus mussten bei der Gestaltung berücksichtigt werden. Daher befindet sich zwischen den Lauf- und Fahrtreppen eine Stützwand, in die die Stahlträger des Kaufhausbaus in das Fundament geführt werden. Diese Stützwand wird auf der vollen Länge des Stauraums der Fahrtreppen als Brüstung in die Verteilerebene des U-Bahnhofs weitergeführt. Der Übergang zwischen die-



ser Brüstung und der eigentlichen Stützwand ist konkav abgerundet. Die Stützwand und die Brüstung sind mit der kleinteiligen dunkelgrünen Grobkeramik der Verteilerebene verkleidet. Auf der Straßenebene musste zudem die Sichtbetonbrüstung in Richtung Schloßstraße deutlich breiter als bei den anderen Zugängen ausgeführt werden, da auch in diese die Stützen des Wertheim-Kaufhauses integriert werden mussten. Daher ist auch der Trapezaufsatz etwa 80 Zentimeter und damit etwa doppelt so breit, wie bei den übrigen Zugängen. Ebenfalls abweichend von den übrigen Zugängen wurde die Innenseite der Betonbrüstung auf Straßenebene mit der grünen Keramik der Verteilerebene verkleidet.

Die heutige Farbgebung aller Zugänge entspricht allerdings nicht mehr der Originalgestaltung. Die Aufsätze, die Metallverblendung und die Lampen waren ursprünglich in

blau gehalten. Die Handläufe waren rot gestrichen. Diese Farbgebung ist im U-Bahnhof noch vollständig erhalten. Fotografien aus den frühen 1990er Jahren (siehe Abb. 21) zeigen die Zugänge noch in ihrer Originalfarbgebung, allerdings in heruntergekommenen Zustand. Der exakte Zeitpunkt, zu dem die BVG die Farbgebung der Zugänge verändert hat, ist nicht bekannt. Auch über die Motivation der BVG, die Farbgebung zu ändern kann nur spekuliert werden. Die Zugänge haben allerdings durch diese Maßnahme erheblich an gestalterischer Einheit mit den unterirdischen U-Bahnhofsgeschossen eingebüßt. Zeitgleich zu dieser Maßnahme wurden zudem die stark von der Witterung angegriffenen Sichtbetonflächen grau gestrichen.

Der südliche Kopfbau ist parallel zum darunter liegenden U-Bahntunnel lang gestreckt und führt zum südlichsten Ausgang an der Zimmermannstraße. Auf der südöstlichen Seite befindet sich eine heute nicht mehr genutzte große Ladenfläche. Die Fassade der Ladenfläche ist aus Kunststoff, der in seiner ursprünglichen Gestaltung eine blaue Farbgebung hatte, die mittlerweile in dunkelgrün verändert wurde. Die übrigen Wandflächen des südlichen Kopfbaus sind geschosshoch mit dunkelgrüner, kleinteiliger Grobkeramik verkleidet.

Die Tunneldecke wird von einer Reihe aus sechs Rundstützen in Sichtbeton getragen. Vor der Treppe zur unteren Bahnsteigebene weitet sich der Kopfbau zu einer Halle auf, so dass anstelle der Stützenreihe zwei nach außen versetzte Sichtbetonrundstützen die Lasten abtragen. In der Flucht der Treppe zur -3-Ebene befindet sich nördlich davon die Treppe zur -2-Ebene.

Die Treppen zu den U-Bahnebenen sind von einer halbrunden mit dunkelgrüner Grobkeramik verkleideten Betonbrüstung eingefasst, die mit der Decke durch eine Stützwand verbunden ist. Die Übergänge zwischen der Brüstung und der Stützwand sind konkav ausgerundet. Während die Keramik der Brüstungswände hochkant angebracht wurde, wurde sie auf der Oberseite der Brüstung quer verlegt. Die Keramik ist bis auf etwa die halbe Höhe der Stützwände hochgezogen. Oberhalb sind



20



21



# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

die Stützwände in Sichtbeton gehalten und werden durch ausgerundete Vouten organisch mit der Decke verbunden.

Die Handläufe mit integrierter, indirekter Treppenbeleuchtung sind in rot gehalten. Die Verkleidung der Fahrtreppen ist blau. Die Notbremse der Fahrtreppen wurde jeweils an einem von der Decke hängenden runden Stab befestigt. Auf der Brüstung zwischen Fahr- und Lauftreppe wurden die oben beschriebenen Rundleuchten platziert. In die Wände der zur untersten U-Bahnebene führenden Treppe wurden in die Seitenwände bullaugenförmige Öffnungen, die dem Verlauf der Treppe folgen, eingelassen, die einen Blick auf die ein- oder ausfahrenden U-Bahnzüge ermöglichen.

Diese Gestaltung findet sich ebenfalls im nördlichen Kopfbau. Zusätzlich zu den Sichtöffnungen der Treppe zur untersten Ebene, finden sich am unteren Absatz der nördlichen Treppe der oberen Bahnsteigebene horizontal angeordnete Bullaugen (siehe Abb. 22).

Allerdings unterscheidet sich die Gestaltung der Verteilerebene des nördlichen Kopfbaus mitunter erheblich von der des südlichen. Der Grundriss des nördlichen Kopfbaus ist wesentlich kompakter, da der Bau kürzer und breiter ist. Im Gegensatz zu den Rundstützen des südlichen Kopfbaus sind die scheibenförmigen Stützen des nördlichen Kopfbaus gestalterisch mit den Stützwänden der Treppenbrüstungen

identisch. Sie haben somit einen mit dunkelgrüner Grobkeramik verkleideten Sockel und sind zur Decke hin mit Sichtbetonvouten ausgerundet. In der ursprünglichen Gestaltung ragte der blaue Soft-Edge-Kunststofffahrkartenschalter weitaus stärker in die Halle hinein. Er wurde zu einem späteren Zeitpunkt, vermutlich als der Fahrkartenverkauf an Schaltern in den U-Bahnhöfen eingestellt wurde, zur Hallenwand zurückgezogen. In die Decke wurden flache, kreisrunde Leuchten mit einem Durchmesser von etwa 50 cm in vier Reihen eingelassen.

An der Stirnseite der Verteiler-





halle befand sich ursprünglich eine öffentliche WC-Anlage. Die Wandfläche zur Verteilerhalle war mit einem von Ralf Schüler gestalteten geschosshohen Wegeleitsystem dekoriert, das in bunten Farben den Weg zu den Einkaufsmöglichkeiten auf beiden Seiten der Verteilerebene wies (siehe Abb. 23). Mittig waren in das Wegeleitsystem ein dunkelblau eingefasster Schaukasten sowie eine Uhr integriert. Die WC-Anlage wurde in den 1980er-Jahren geschlossen. In den frühen 2000er Jahren erfolgte durch die Urbanis GmbH der Einbau eines Kiosks („U-Store“) am Standort der ehemaligen WC-Anlage, der durch Form und Farbe keinerlei gestalterische Beziehung zur der bauzeitlichen Gestaltung herstellt. Schüler/Schüler-Witte wurden für die Umgestaltung nicht angefragt.

Da die Lage an einem wichtigen Verkehrsbauwerk längere Ladenöffnungszeiten erlaubte, wurden in die Decken beider Kopfbauten Falltore eingelassen, die es ermöglichten, den Ladenbereich von den Treppen zu den Bahnsteigebenen zu abzutrennen, so dass auch nach Betriebsschluss der U-Bahn die Kopfbauten geöffnet bleiben konnten. Dennoch wurden auch an allen Treppenzugängen von der Straße zur Verteilerebene Tore integriert, die auf der Verteilerebene im geöffneten Zustand bündig mit der Wandverkleidung abschließen. Die Tore bestehen aus breiten Stahlprofilen, die X-förmig verstrebt sind. Die dreieckigen Flächen dazwischen sind aus Drahtglas. Eine Ausnahme bilden dabei die beiden zentralen Zugänge unter der Hochstraße. Durch die Größe der Treppenanlage sowie durch die in den Lichtschacht führende, freitreppenartige Gestaltung war der Einbau solcher Tore nicht praktikabel. Daher wurden neben den Eingangstüren der Ladengeschäfte auf der Schloßstraßenebene (Spiel-

# U-BHF SCHLOSS- STRASSE

zeugladen und Frisör) in die Fassade Tore eingelassen, die in aufgeklappten Zustand den Zugang zur Treppe versperren.

Eine wichtige Motivation für den Einsatz von Sichtbetonflächen im U-Bahnhof war den Architekten, dass die zuvor entstandenen, durchgehend mit Keramik verkleideten U-Bahnhöfe in ihrer Wahrnehmung wie „unterirdische Pissoirs“ wirkten (Ralf Schüler 2010, mündl.). Allerdings fehlte die Erfahrung zum Alterungsverhalten von Sichtbeton, so dass im Bahnhofsbereich dunkle Verfärbungen durch Flechtenbildung entstanden. Die der Witterung ausgesetzten Treppenbauwerke hingegen verfärbten sich durch Algenbildung grünlich, so dass von den Architekten rückblickend aus praktischer Sicht die vollständige Verkleidung mit Keramik im U-Bahnhofbau als angemessen erkannt wurde. Die von der BVG durchgeführte Maßnahme des hellgrauen Anstrichs der Sichtbetonflächen konnte diese Probleme beheben, führte allerdings zu einer veränderten Materialwirkung.

Neben den Ladenflächen in der Verteilerebene des U-Bahnhofs entstanden im Rahmen des städtebaulichen Plans zur Gesamtanlage unter der Hochstraße auch drei pavillonartige Kioske, die ursprünglich als Imbiss, Zeitungskiosk und Blumenladen genutzt wurden. Die Pavillons hatten ein einfaches Stahlskelett, das von innen sichtbar blieb und durch einen anthrazitfarbenen Anstrich betont wurde. Außen wurden die Kioske mit der dunkelgrünen Grobkeramik des U-Bahnhofs verkleidet. Fenster und Türen waren in dunkelgrünem Kunststoff ausgeführt. Auf die Bauten wurde ein umlaufendes, rotes Soft-Edge-Eternitband aufgesetzt, das die gestalterische Einheit der unterschiedlichen Ebenen des Verkehrsknoten betonen sollte.

Die beiden Pavillons auf der südöstlichen Schloßstraßenseite wurden mittlerweile abgerissen. Einzig der als Imbiss genutzte Pavillon auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist erhalten geblieben. Allerdings wurde der rote Eternitaufsatz mit einer Folie überklebt, die das Angebot des Imbiss bewirbt, so dass die gestalterische Verbindung mit dem Turmbauwerk derzeit nicht erfahrbar ist.

Die BVG plant 2012/13 eine umfassende Sanierung des gesamten U-Bahnhofs. Während noch keine umfassenden Sanierungspläne vorliegen, wurde dem Autor von Seiten der BVG mündlich versichert, dass die ursprüngliche Gestaltung weitestgehend erhalten bleiben soll. Da die BVG allerdings erwägt, den Fahrbetrieb umzustellen, so dass nur noch eine



Ebene des U-Bahnhofs von den Zügen genutzt wird, ist zu diesem Zeitpunkt offen, welche Auswirkung eine solche Maßnahme auf das Bauwerk und die Raumerfahrung hätte. Zudem werden in allen Sanierungsprojekten der BVG die in der Regel dunklen Asphaltfußbodenbeläge der Bahnsteige durch helle Granitfliesen ersetzt. Diese Maßnahme soll dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste durch eine hellere Raumwirkung sowie einer leichteren Pflege dienen. Am Beispiel des aus derselben Bauzeit stammenden und bereits sanierten U-Bahnhofs Fehrbelliner Platz zeigt sich, dass diese aus betrieblicher Perspektive unvermeidbare Maßnahme die Raumwirkung erheblich verändert. Diese ist im Falle des U-Bahnhofs Schloßstraße von besonderer Qualität, indem ihre bildhafte Gestaltung – im Sinne des zur Bauzeit weit verbreiteten Fortschrittsglaubens – mit Assoziationen zu Science-Fiction-Filmen spielt.

# JOACHIM- TIBURTIUS- BRÜCKE

Die Entwürfe von Schüler/Schüler-Witte zum U-Bahnhof Schloßstraße hatten bereits frühzeitig Aussagen zu einer Verknüpfung der U-Bahnebenen mit der Straßen- und der Hochstraßenebene enthalten. Die Bemühungen der Architekten, den Verkehrsknoten durch das Turmbauwerk städtebaulich zu betonen, überzeugten den Bausenat von der Attraktivität einer architektonisch-gestalterischen Homogenität der Gesamtanlage, so dass Schüler/Schüler-Witte im April 1971 auch formell den Auftrag erhielten, die Treppenanlagen zur Hochstraße zu entwerfen. (vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1973: 1) Zudem erhielten sie von der BVG den Auftrag, die Wartehäuschen der Bushaltestellen auf der Brücke über der Schloßstraße zu gestalten.

Die Joachim-Tiburtius-Brücke<sup>10</sup> entstand im Rahmen des Baus der BAB 103 und 104 in den Jahren 1967 bis 1971. Die über 500 Meter lange und zwischen 18 und 40 Meter breite Hochstraße überspannt zwischen Berg- und Schildhornstraße die Körnerstraße, den ehemaligen Güterbahnhof Steglitz, die Gleise der S-Bahnlinie 1, die BAB 103, die Düntherstraße sowie die Schloßstraße. Die konstruktiven und statischen Planungen für das Bauwerk wurden vom

Hochbauamt des Landes Berlins durchgeführt. (vgl. Rümmler 1972: 12) Das statische System der Brücke besteht aus Durchlaufträgern über X-Feldern, die längs und quer voll vorgespannt sind. Ihre Gründung ist flach in wechselnden Tiefenlagen, bei einem Grundwasserstand von 11,6 bis 14,5 Meter Tiefe. Die Brücke wurde so konzipiert, dass sie bis zu 90 t schwere Sonderfahrzeuge im Alleingang tragen kann. Die Bau- und Planungskosten beliefen sich auf 15.800.000 DM<sup>11</sup>. Die notwendigen Gebäudeabrisse und Enteignungen verteuerten allerdings das Projekt auf ca. 35 Mio. DM.



25

10 Die Hochstraße erhielt erst 1977 anlässlich des zehnten Todestages von Prof. Joachim Tiburtius, Bildungssenator Berlins in den Jahren 1951-63, per Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung Steglitz ihren heutigen Namen. Zu diesem Anlass wurden vom Senat für Bau- und Wohnungswesen zwei Schriftsteine mit dem Namen der Brücke aufgestellt. (vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1977: 2)

11 Informationen dem Bauwerksbuch 12 038 c-f der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin entnommen.



Schüler/Schüler-Witte war aufgetragen worden, eine „Kultivierung“ des Bauwerks durch architektonische Detailgestaltungen herbeizuführen (Ralf Schüler 2010, mündl.). Die Brücke war in Richtung Schildhornstraße so konzipiert, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Anbindung der BAB 104 an die Joachim-Tiburtius-Brücke möglich würde. Folglich wurde die Abfahrtsrampe zur Schildhornstraße als provisorische Stahlträgerrampe ausgeführt, die allerdings 22 Jahre Bestand haben sollte.

Als eine gestalterische Maßnahme wurden die vier an der Schloßstraße gelegenen, massiven Rundstützen der Hochstraße mit der dunkelgrünen, kleinteiligen Grobkeramik des U-Bahnhofs verkleidet und mit einem blauen Band unter der Decke der Hochstraße abgeschlossen. Mittlerweile ist an einer der Säulen ein erheblicher Teil der Keramik herunter gebrochen und seit einigen Jahren nicht repariert worden.

Innerhalb dieses begrenzten Gestaltungsrahmens entwickelten die Architekten insbesondere die Deckenuntersicht der Hochstraße (siehe Abb. 27). Die Rippenstruktur der Stahlbetonbrücke wurde durch die Verblendung von fünf Zwischenräumen mit roten Stahlplatten betont. Vergleichbar mit dem Turmrestaurant war auch hier das Anliegen der Architekten die gestalterische Betonung der Konstruktion des Bauwerks. Zudem entsteht durch die farbliche Einheit zwischen Turm, Haltestellenwartehäuschen und den Ladengeschäften unter der Hochstraße ein erfahrbarer städtebaulicher Zusammenhang der einzelnen Gebäude der Gesamtanlage.

Die Schloßstraße sollte in der Planung der Architekten tageshell mit in die Rippenstruktur integrierte Leuchtbänder ausgeleuchtet werden. Allerdings verweigerte das Land Berlin mit Hinweis auf die dadurch entstehenden Energiekosten die Installation von leuchtstarken Lampen, so dass nur rautenförmig positionierte Einzelleuchten montiert wurden. Der ohnehin problematische städtische Raum unter der Hochstraße und auch die von Schüler/Schüler-Witte intendierte vertikale Erweiterung der Schloßstraße in die Verteilerebene des U-Bahnhofs hatten somit von Beginn an erhebliche Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung.

Im Gegensatz zu dieser mangelhaften Aufenthaltsqualität unter der Brücke gelang es den Architekten die Erschließung der Gesamtanlage über alle Ebenen des Verkehrsknotens erfolgreich zu realisieren. Die vier Treppenanlagen, die von der Schloßstra-



26



27

# JOACHIM-TIBURTIUS-BRÜCKE

ßen- zur Hochstraßenebene führten, wurden entsprechend den Entwürfen von Schüler/Schüler-Witte als gewendelte, zweiarmige gerade Treppen errichtet. Die Läufe der Treppen umschlossen dabei die beiden Fahrtreppen, die ebenfalls am Zwischenpodest gewandelt wurden. Dadurch war je Treppenaufgang der Betrieb der Fahrtreppen in nur eine Richtung möglich. Da allerdings alle vier Treppenaufgänge über Fahrtreppen verfügten und somit auf jeder Straßenseite der Hochstraße jeweils eine Fahrtreppe auf- und eine abwärts führten, stellte dies keine Einschränkung für die Nutzer dar. Auf Grund der Anforderungen an Fahrtreppen im Freien mussten unterhalb der Treppenanlagen Räume für die Treppenheizung und -technik vorgesehen werden.

Die Treppenbrüstungen der Aufgänge wurden an den beiden Absätzen auf der Schloßstraßen- und der Hochstraßenebene mit dem bereits bei den U-Bahnzugängen realisierten, dreieckigen Aufsätzen ausgestattet, in die ein hinterleuchtetes Schild mit Hinweis auf die Bushaltestelle und die Fahrtrichtung integriert war (siehe Abb. 28). Die

Handläufe der Lauftreppen waren mit denen der U-Bahnzugänge identisch und verfügten über eine indirekte Beleuchtung der Treppenstufen.

Die beiden leuchtend roten Wartehäuschen der Haltestelle der Buslinie 33 befanden sich zentriert über der Schloßstraße. Ihre Rückwände waren auf die Sichtbetonbrüstung der Brücke aufgesetzt und zum Gehweg hin mit gelben Stahlprofilen verkleidet. Die Rückwände entwickelten sich auf beiden Seiten der Wartehäuschen dynamisch zu einer halbrunden Seitenwand, deren jeweils sechs schmale, hohe Fenstern mit abgerundeten Ecken Transparenz im Innern erzeugten. Diese Form sollte die Raumwirkung

einer offenen Halle erzeugen. Der rote Dachaufbau ragte über die Grundfläche des Wartehäuschens hinaus und war ebenfalls im Soft-Edge-Design gehalten. Neben den Außenwänden wurde das Dach von zwei Stahlstützen getragen, zwischen denen die beiden grünen Sitzbänke eingepasst wurden. In die Dachkonstruktion war quer zur Fahrbahn jeweils ein Leuchttransparent mit dem Haltestellensymbol integriert (siehe Abb. 29).



28

Die Wartehäuschen waren somit ein wichtiges Gestaltungsdetail, das die Zusammengehörigkeit der einzelnen Bauwerke der Gesamtanlage durch ihre weither sichtbare, erhöhte Lage betonte. Trotz der Beauftragung freier Architekten für die Gestaltung dieser Wartehäuschen und dem Interesse der BVG an einer Kosten sparenden Massenfertigung, blieb dieser Typ ein Unikat.

Am Turmbauwerk wurde die Brücke rings um den Turmschaft ausgekragt, um einen von der Hochstraßenfahrbahn abgewandten Zugang zu den Fahrstuhlanlagen des Turms zu ermöglichen. Zudem mündet die Nottreppe des Turms auf dieser Auskragung. Über der Straßenecke Schildhornstraße (südliche Fahrbahn)/Schloßstraße weitet sich die Fläche zudem zu einer halbrunden Kanzel, die einen zusätzlichen Aussichtspunkt über der Schloßstraße schafft.



Die Joachim-Tiburtius-Brücke offenbarte bereits frühzeitig erhebliche bauqualitative Mängel und musste mehrfach saniert werden. Fehlende Erfahrung mit der Abdichtung von Spannbetonbrücken, fehlerhaftes Material, Bauprovisorien durch den erst fünf Jahre nach der Brücke fertig gestellten Turmbau sowie die Ausführung der Brückenbrüstung aus Beton auf Grund architektonisch-gestalterischen Überlegungen führten zu regelmäßigen Durchfeuchtungsproblemen der Brücke. Insbesondere über der Schloßstraße und an den Treppenzugängen zur Hochstraße bildeten sich frühzeitig Stalaktiten, Wasserflecken und Schimmel. (vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1981: 2)

Ende der 1980er Jahre wurde daher eine Grundsanierung der Brücke vorbereitet. Neben der bautechnisch bedingten Sanierung von Wänden und Stützen waren zudem die Planungen für eine Verlängerung der BAB 104 vom Breitenbachplatz zum Steglitzer Kreuz aufgegeben worden. Somit konnte die zunächst als Provisorium errichtete Abfahrtsrampe von der Hochstraße zur Schildhornstraße durch ein endgültiges Bauwerk ersetzt werden. Schüler/Schüler-Witte erhielten 1990 den Auftrag, zwei Vorschläge für die Sanierung oder Neugestaltung der Brückenbrüstung zu erarbeiten. Die erste Variante sollte einen Vorschlag der Umgestaltung der bestehenden Betonbrüstung enthalten, bei dem die zur Schloßstraße hingewandten Flächen der Brüstung mit aufwändigen Materialien verkleidet werden sollten. Bei der zweiten Variante war eine Abtrennung der Betonbrüstung in Sockelhöhe und anschließend Ersatz durch eine Stahlrohrbrüstung vorgesehen. (vgl. Schüler/Schüler-Witte 1990: 2)

Anstelle von zwei Entwürfen erarbeiteten Schüler/Schüler-Witte sieben Vorschläge für eine neue Brückenbrüstung und favorisierten dabei eine einheitliche Gestaltung mit der neuen Abfahrtsrampe. Diese ist im Bereich der Brückenköpfe mit Klinkersteinen verkleidet und hat eine türkise und rosafarbene Stahlrohrbrüstung, deren in gleichmäßigem Raster angeordneten senkrechten Stäbe in Zick-Zack-Muster von einem Stahlrohrband unterbrochen werden. Dieser Verlauf des Stahlrohrbandes war von den Architekten als Symbol für die Mobilität und

# JOACHIM-TIBURTIUS-BRÜCKE

Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Fahrzeuge intendiert (siehe Abb. 30). Auf der Hochstraßenebene ist die Abfahrtsrampe zudem durch zwei torartig angeordnete, mit Klinkern verkleidete Stehlen betont, an denen die Wappen Berlins bzw. Steglitz' angebracht sind. (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2000: 28)

Diese Gestaltung bricht vollständig mit der vormals erfahrbaren, homogenen Gestaltung der Gesamtanlage. Die Abkehr von ihrem Erstlingswerk wird u. a. auch dadurch deutlich, dass sich Schüler/Schüler-Witte für die Ersetzung der Bushaltestellenwartehäuschen durch einen Standardtyp der Firma Wall einsetzten. Auch die Handläufe, die sich sowohl im U-Bahnhof, als auch im Treppenhaus des Turmes wieder finden, sollten nach Vorschlag der Architekten durch Edelstahlmodelle ersetzt werden. (vgl. Schüler/Schüler-Witte 1991: 2)

Diese Maßnahme wurde allerdings nicht durchgeführt, da die BVG 1992 bekannt gab, die Bushaltestelle auf der Hochstraße aufgeben zu wollen. Bedingt durch die Deutsche Wiedervereinigung und die damit einhergehende, beginnende Grundsanierung des Berliner S-Bahnnetzes, konnte durch Anhebung des Bahnkörpers und gleichzeitige Absenkung der Albrechtstraße die mit Doppelstockbussen bediente Buslinie 33 ab Juni 1993 geradlinig durch die Albrechtstraße zur Schloßstraße geführt werden. Ziel dieser Maßnahme war eine Steigerung der Fahrgastnachfrage. Da

die Treppenanlagen von der Schloßstraße zur Hochstraße im Auftrag der BVG errichtet wurden und seither in ihrer Unterhaltungslast lagen, hatte die BVG ein erhebliches Interesse daran, die Anlage inklusive der Wartehäuschen abzureißen. Da für das Turmrestaurant ein Treppenaufgang als Fluchtweg erforderlich war, einigten sich die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, die BVG und Schüler/Schüler-Witte zunächst auf den Abriss von drei Treppenanlagen. Später wurde diese Planung auf zwei Treppen reduziert, um die nördliche Fahrbahnseite der Brücke weiterhin erreichen zu können. Allerdings wurden alle Fahrtreppen entfernt. Der Abriss der beiden Treppenaufgänge auf der südöstlichen Seite der Schloßstraße erfolgte bis zum 3. August 1993. Der oben genannte Auftrag an Schüler/Schüler-Witte zur Ge-



30



gestaltung der Brüstung wurde somit auf die dort entstehenden Lücken erweitert. (vgl. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1992:2) Die darunter liegenden Flächen wurden später vom Spielzeugladen zur Erweiterung der Geschäftsfläche genutzt. Die Gestaltung des Anbaus wurde allerdings nicht an Schüler/Schüler-Witte übertragen, obwohl sie einen Vorschlag für einen bis zu 560 m<sup>2</sup> großen Anbau vorgelegt hatten. Für die Lücken, die durch den Ausbau der Fahrtreppen auf der nordwestlichen Schloßstraßenseite entstanden waren, machten Schüler/Schüler-Witte einen Gestaltungsvorschlag für die Integration von je einem 35-40 m<sup>2</sup> großen Kiosk in die Flächen. Für den Anbau des Spielzeugladens sowie den Neubau der Kioske veranschlagten die Architekten Bau- und Planungskosten in Höhe von 3,5 Mio. DM. Die Pläne wurden zwar der VVR-Berek<sup>12</sup> vorgelegt, jedoch nicht umgesetzt. (vgl. Ebd.)



31

Für die Flächen der ehemaligen Bushaltestellen legten Schüler/Schüler-Witte dem Bezirk Steglitz zudem einen Vorschlag für die Aufstellung von Pflanzkübeln mit Bäumen vor, um den „Restkörper der Brücke nicht als Torso erscheinen zu lassen“ (Schüler/Schüler-Witte 1993: 2). Da Bäume in Kübeln nur eine kurze Lebensdauer aufweisen und zudem den ohnehin auf Grund der Lage an einer stark befahrenen Straße hohen Pflegeaufwand weiter steigern, wurde der Vorschlag vom Bezirksamt aus fachlichen, finanziellen und personellen Gründen allerdings abgelehnt.

Der gestalterische Bruch zwischen der bauzeitlichen Gestaltung der Gesamtanlage und der postmodernen Gestaltung der neuen Abfahrtsrampe wird im Rückblick von den Architekten als wenig gelungen kritisch reflektiert. Insbesondere der Übergang zwischen Sichtbeton und Stahl, der durch das Klinkerportal betont wird (siehe Abb. 31), wird von ihnen in seiner Disharmonie heute als „ungeschickte Gestaltung“ wahrgenommen. Das Portal mit den Stadt- und Bezirkswappen wirke wie ein Fremdkörper in der ansonsten einheitlichen, bauzeitlichen Gestaltung. (vgl. Ralf Schüler 2010, mündl.)

12 Ehemaliges Tochterunternehmen der BVG, das die Flächenvermarktung (Kioske, Plakatwände u. ä.) auf BVG-Anlagen durchführte. 2006 von JCDecaux übernommen.

# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

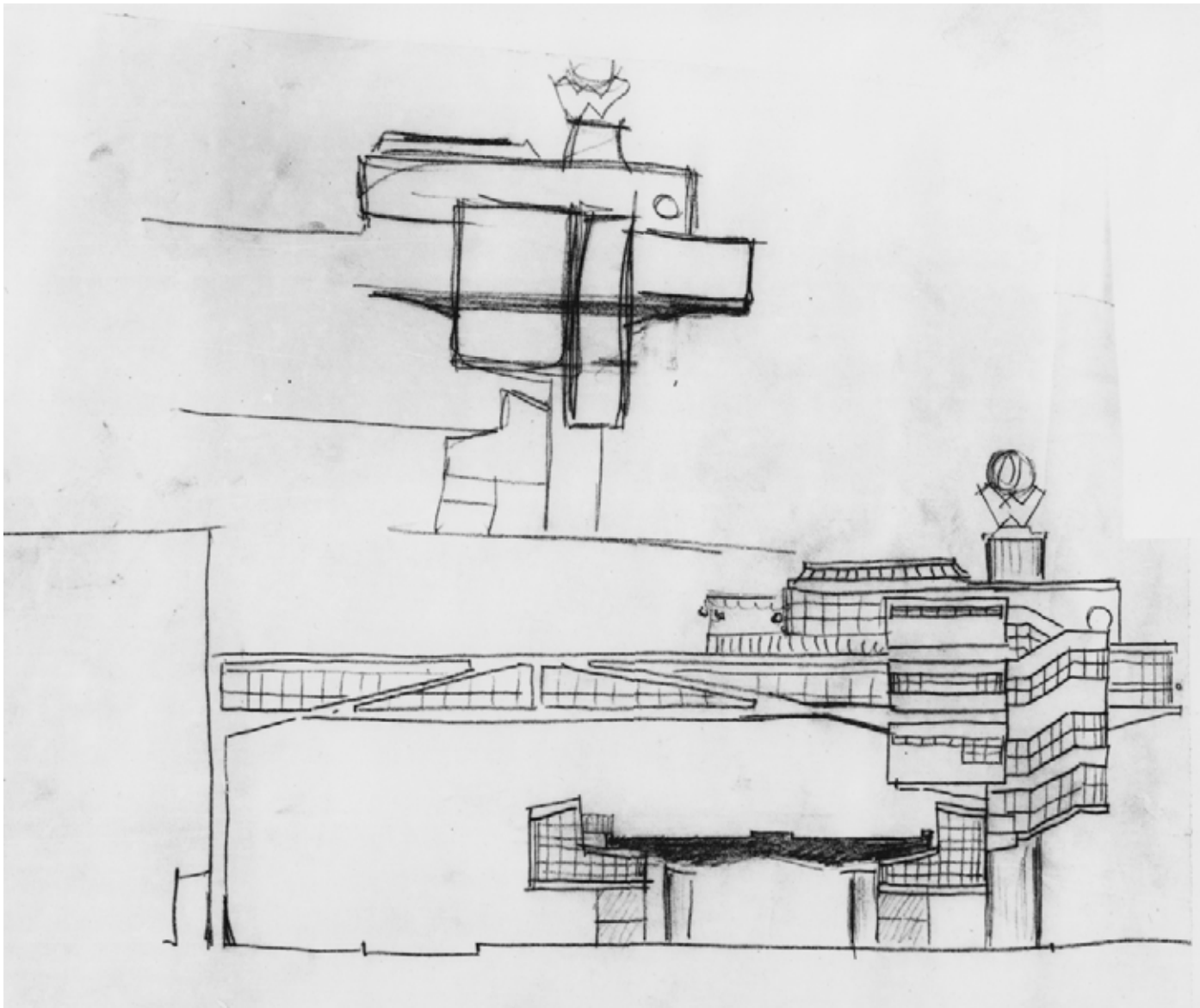
Bereits zu einem frühen Zeitpunkt ihrer Arbeit für den U-Bahnhof Schloßstraße entwickelten Schüler/Schüler-Witte die Vision einer städtebaulichen Betonung des Verkehrsknotens Steglitz. Zunächst sollte die multidimensionale Verkehrsanlage mit einer monolithischen Skulptur geschmückt werden. Da es allerdings von Seiten des Landes Berlin kein Interesse und somit auch keine finanziellen Mittel für eine entsprechende Kunstinstallation gab, erkannten Schüler/Schüler-Witte rasch, dass für die Gewinnung privater Investoren für das Vorhaben eine wirtschaftliche

Nutzung möglich sein musste. Somit entwickelten sie anstelle der Skulptur das Konzept für ein Turmbauwerk mit mehreren Nutzgeschossen.

Da sich die Achse, in der das Turmbauwerk errichtet werden sollte allerdings vollständig auf öffentlichem Straßenland befand, musste zunächst geklärt werden, ob das Projekt baurechtlich überhaupt zulässig wäre. Die Skepsis, die den Architekten zu dieser Frage von Seiten der Senatsverwaltung entgegengebracht wurde, konnte Ralf Schüler durch eine von ihm entdeckte Gesetzeslücke im deutschen Baurecht entkräften, die es erlaubte, im öffentlichen Straßenland private Gebäude mit (halb-) öffentlicher Nutzung zu errichten. Einschränkung war einzig, dass in 4,50 Meter Höhe und Tiefe über und unter der Straße keine den Straßenverkehr beeinträchtigende Bebauung zulässig sei. Zudem sollte der Turm als vertikale barrierefreie Erschließung des Verkehrsknotens dienen, indem der Fahrstuhl der Turmes zwischen der Hochstraße, der Schloßstraße und der Verteilerebene des U-Bahnhofes öffentlich nutzbar

sein sollte<sup>13</sup>. Da zu dieser Zeit der barrierefreie Ausbau von U-Bahnhöfen in Berlin ausschließlich aus Fahrtreppen bestand, war dies ein willkommenes privatwirtschaftliches Engagement.

<sup>13</sup> Während die öffentliche Nutzung des Fahrstuhls nach der Eröffnung des Turms zunächst tatsächlich ermöglicht wurde, musste diese Praxis bereits nach kurzer Zeit rückgängig gemacht werden, da es zu erheblichen Vandalismus- und Verschmutzungsproblemen kam.



Die erste Skizze des Turmbauwerks entstand 1967, zunächst nur als nicht weiter ausgearbeitete Tuscheskizze. Dieser erste Entwurf sah drei Ebenen vor, die einzeln, zueinander verschoben sich um den Turmschaft anordneten (siehe Abb. 32).

33

Auf Grund des Standortes unmittelbar neben dem Kaufhaus präsentierten die Architekten ihre Planungen dem Wertheim-Konzern als eine Erweiterung des Kaufhauses in Form eines „Wertheim-Cafés“. Die Café-Nutzung war sowohl als Erholungsort für die Kunden des Kaufhauses, als auch für die Passanten der Schloßstraße gedacht. Schüler/Schüler-Witte führten dazu eigenständig eine Bestandsaufnahme des bestehenden Caféangebotes im Einzugsradius der Schloßstraße durch, indem sie alle Cafés testeten, fotografierten und Notizen zur Einrichtung, dem Angebot, der Atmosphäre und der Kundschaft anfertigten. Sie kamen dabei zu dem Urteil, dass das gesamte Angebot nicht mehr zeitgemäß sei und die Schloßstraße einen modernen, architektonisch ansprechenden und gastronomisch anspruchsvollen Caféstandort bräuchte. (vgl. Schüler/Schüler-Witte 1967 o.S.)

Der Wertheim-Konzern unter Leitung von Arthur Lindgens fand zunächst Gefallen an dem Vorschlag und übernahm die Bauherrschaft für den Turm, so dass Schüler/Schüler-Witte im

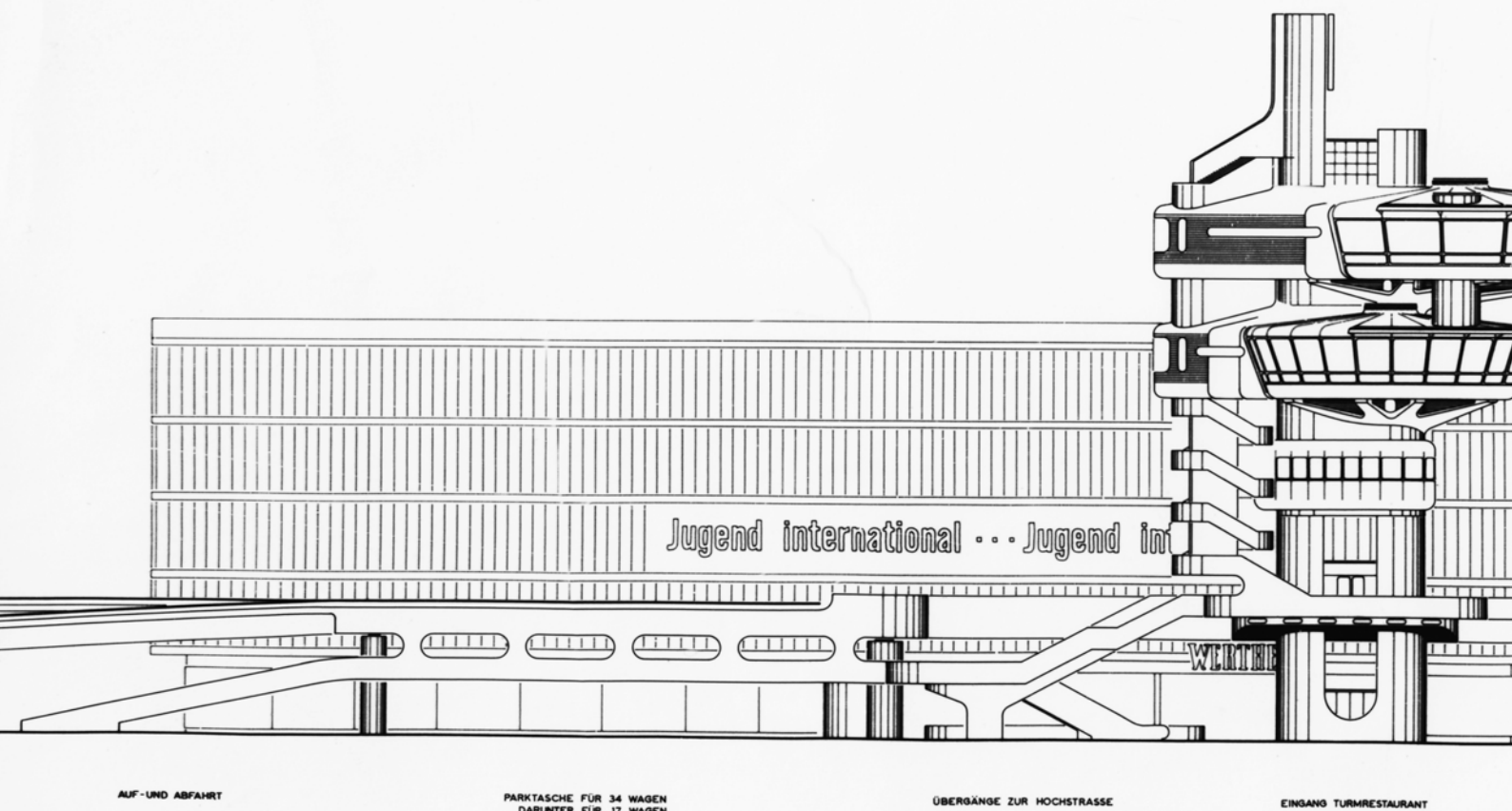
# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

März 1968 den ersten umfassenden Entwurf für den Turm erstellen konnten.

Der Turm sollte über zwei Brücken mit dem Wertheim-Haupthaus verbunden werden. Auf der Hochstraßenebene sollte eine Brücke vorrangig einen Zugang vom Kaufhaus zu der Bushaltestelle ermöglichen. In der dritten Etage des Kaufhauses sollte hingegen eine freitragende Brücke eine direkte Verbindung zum Turm herstellen. Der Turm sollte von der Insignie des Wertheim-Konzerns – einem „W“, das einen Globus trägt – gekrönt werden (siehe Abb. 33).

Rings um den kreisrunden Turmschaft sollten drei diskusförmige Geschossscheiben angeordnet werden. Auf der Hochstraßenebene sollte ein Zugang zum Fahrstuhl und zum Treppenhaus entstehen, das sich an der westlichen Seite des Schaftes anschloss. Die Küche sollte im zweiten Obergeschoss, das sich balkonartig aus dem Turmschaft entwickelte, untergebracht werden und mit einem Essensfahrstuhl mit dem Café im vierten Obergeschoss verbunden werden. Das dazwischen liegende dritte Obergeschoss, in dem auch die Brückenverbindung zum Kaufhaus vorgesehen war, sollte als zusätzliche Ladenfläche dienen. Es sollte

34



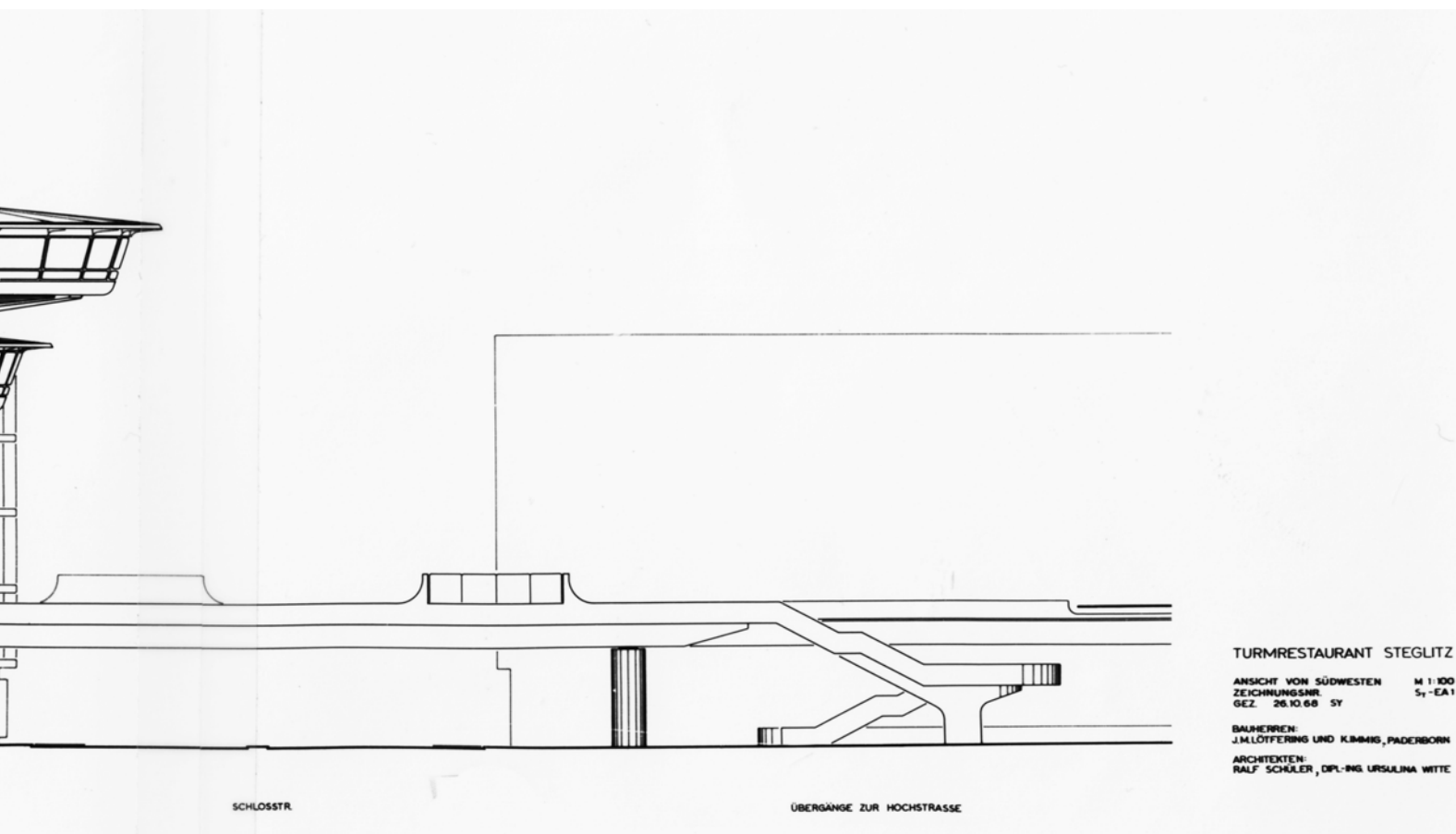


halbrund vom Schaft ausgekragt und vom Kaufhaus abgewendet angeordnet werden. In Richtung Schildhornstraße sollte zudem eine Kanzel, die einen etwa 270°-Kreis beschreiben sollte, die Verkaufsfläche erweitern. Der Grundriss des Cafégeschosses auf der +4-Ebene war nahezu elliptisch und hatte wie die +3-Ebene eine runde Kanzel in Richtung Schildhornstraße, in den die sanitären Einrichtungen untergebracht werden sollten. Das Café sollte zudem über eine Dachterrasse auf der +5-Ebene verfügen, die ebenfalls von Fahrstuhl und Treppenhäuser erschlossen werden sollte.

Der Wertheim-Konzern zog sich allerdings bereits im Verlauf des Jahres 1968 aus dem Turmprojekt zurück, da die Schaffung eines Besuchermagneten außerhalb des Haupthauses, der die Kunden von den Verkaufsflächen abziehen würde, als kontraproduktiv für die Geschäfte angesehen wurde.

Die Suche nach neuen Investoren für das Turmprojekt gestaltete sich zunächst als äußerst schwierig. Einer der Hauptvorbehalte war, dass Gastronomieflächen, die nicht von der Straßenebene einsehbar seien, Akzeptanzprobleme bei der Kundschaft hätten, dass also nur Flächen, in die Passanten „besoffen reinfallen können“ (Ralf Schüler 2009, mündl.) wirtschaftlich zu betreiben seien. Es gelang den Architekten dennoch mit den Bauunternehmern J. M. Lötfering und K. Immig aus Paderborn einen Investor zu finden, der den Turmbau als Spekulationsobjekt abschreiben wollte.

Der zweite Entwurf für den Turm vom Herbst 1968 hatte kaum noch Ähnlichkeiten mit dem ersten und war deutlich klarer strukturiert und weit weniger kompakt (siehe Abb. 34ff.).

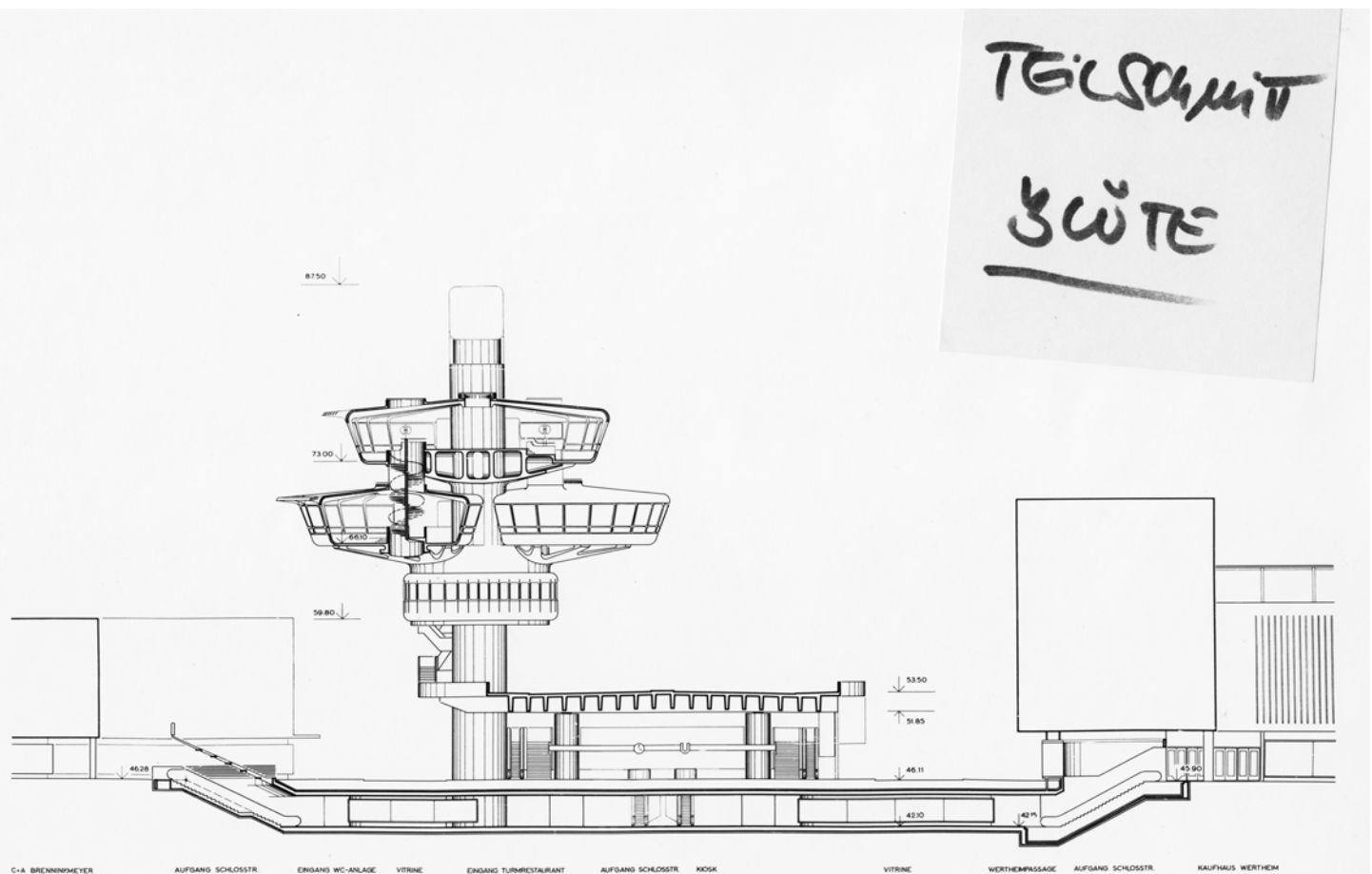


# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

Die erste Variante des Entwurfes sah einen Doppelschaft vor, an den die nunmehr zwei Nutzgeschosse platziert wurden. Die +1-Ebene auf etwa 20 Meter Höhe sollte aus zwei auskragenden kreisrunden Scheiben bestehen, die die Bierbar und das Café beherbergen sollten. Sie sollten sich symmetrisch auf beiden Seiten der entlang der Hochstraße ausgerichteten Schäfte anordnen. Die Lasten der etwa 3,50 Meter hohen Scheiben sollten von einem organisch geschwungenen, nestartigen Tragwerk in die Schäfte abgeleitet werden. Die Fassade mit großen Fensterflächen war nach außen geneigt, was einen guten Blick auf die Schloßstraße ermöglichen sollte und zudem dem Bau eine organische Wirkung verlieh. Das Ringpultdach war nahezu symmetrisch gespiegelt zum Tragwerk geneigt. Die tragenden Balken des Daches sollten von innen sichtbar bleiben.

Der Sanitärbereich sollte in einer weiteren Scheibe untergebracht werden, die von einem dritten, etwas in Richtung Schildhornstraße abgesetzten Schaft, um den sich die Läufe der Nottreppe wendelten, getragen wurde. Diese dritte Scheibe hatte im Gegensatz zu den Bar- und Caféscheiben eine lotrechte Soft-Edge-Fassade mit deutlich kleineren Fenstern (siehe Abb. 35).

35





Das Restaurantgeschoss auf etwa 31 Meter Höhe war deutlich von der ersten Ebene nach oben abgesetzt und hatte die größte Grundfläche. Die Scheibe war zentriert in Richtung Kreuz Steglitz positioniert und überragte das darunter liegende Geschoss in Längsrichtung. Die Tragwerksstruktur entsprach dem ersten Geschoss. Eine Wendeltreppe sollte das Restaurant mit der Bierbar verbinden. Die Küche sowie die sanitären Einrichtungen waren vergleichbar mit dem darunter liegenden Geschoss in einer weiteren, allerdings deutlich größeren Scheibe in Richtung Schildhornstraße untergebracht.

Der nordwestliche Schaft überragte die sich oberhalb der Restaurantebene befindenden Aufzugs- und Heizungsgeschosse um weitere neun Meter, so dass der Turm eine Gesamthöhe von ca. 47 Meter gehabt hätte. In diesem Schaft war zudem die Schornsteinanlage integriert.

In der zweiten Variante des Entwurfes war der Doppelschaft einem einzelnen Schaft mit elliptischem Grundriss gewichen um den die nun drei auskragenden Geschossscheiben angeordnet wurden. Die Bierbar wurde als separates Geschoss in etwa 14 Meter Höhe wie eine Halskrause um den Schaft platziert. Die Fassade dieses Geschosses sollte wie die Sanitär- bzw. Küchenscheiben vertikal-senkrecht mit abgerundeten Ecken gestaltet werden. Die Soft-Edge-Fenster waren deutlich kleiner als in der Café- und Restaurantebene, sollten aber ebenfalls als Band das gesamte Geschoss umlaufen.

Während die Schäfte und das Tragwerk in Sichtbeton vorgesehen waren, sollten die mit Aluminium verkleideten Geschossscheiben in weiß gehalten werden.

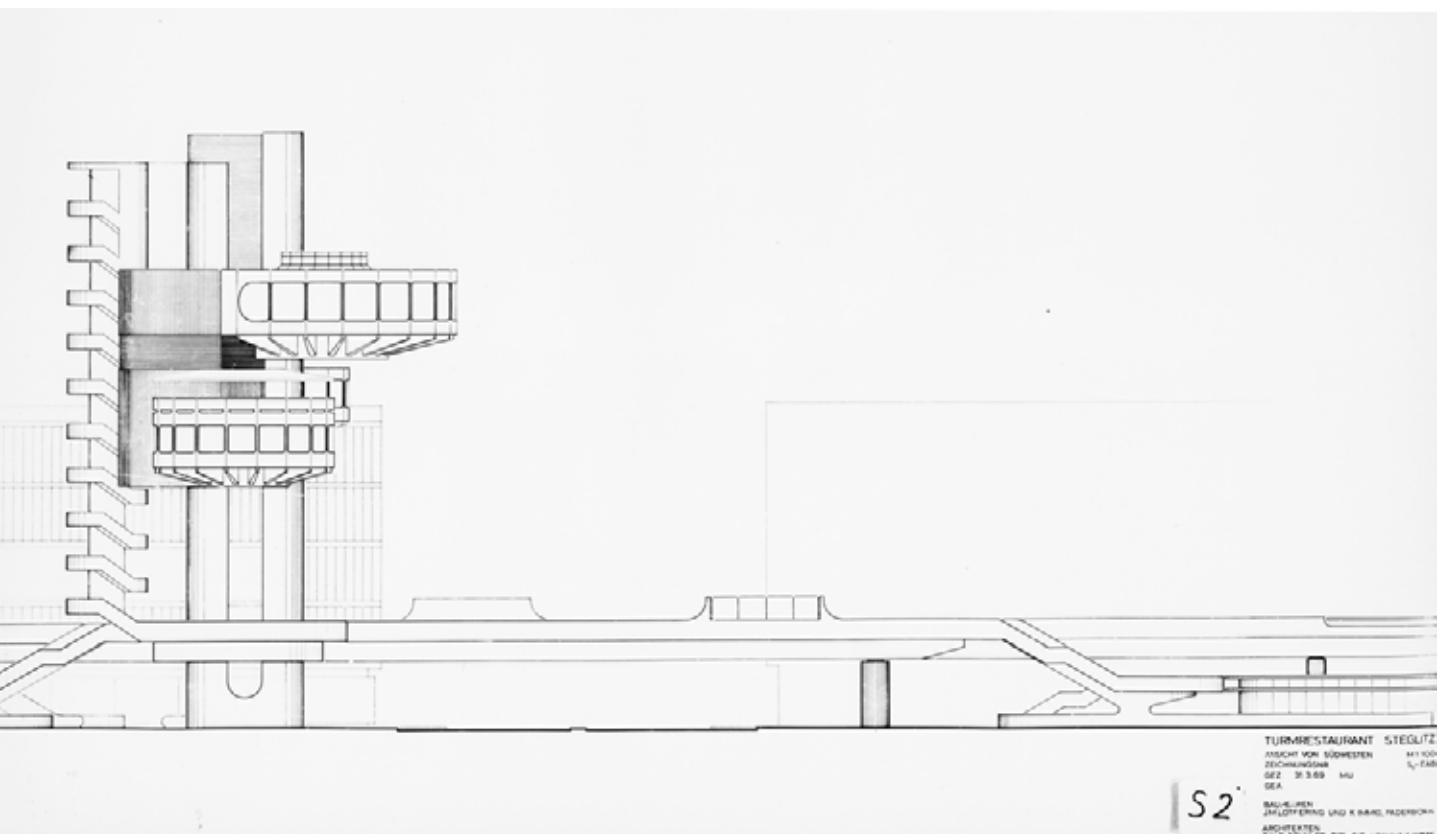
# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

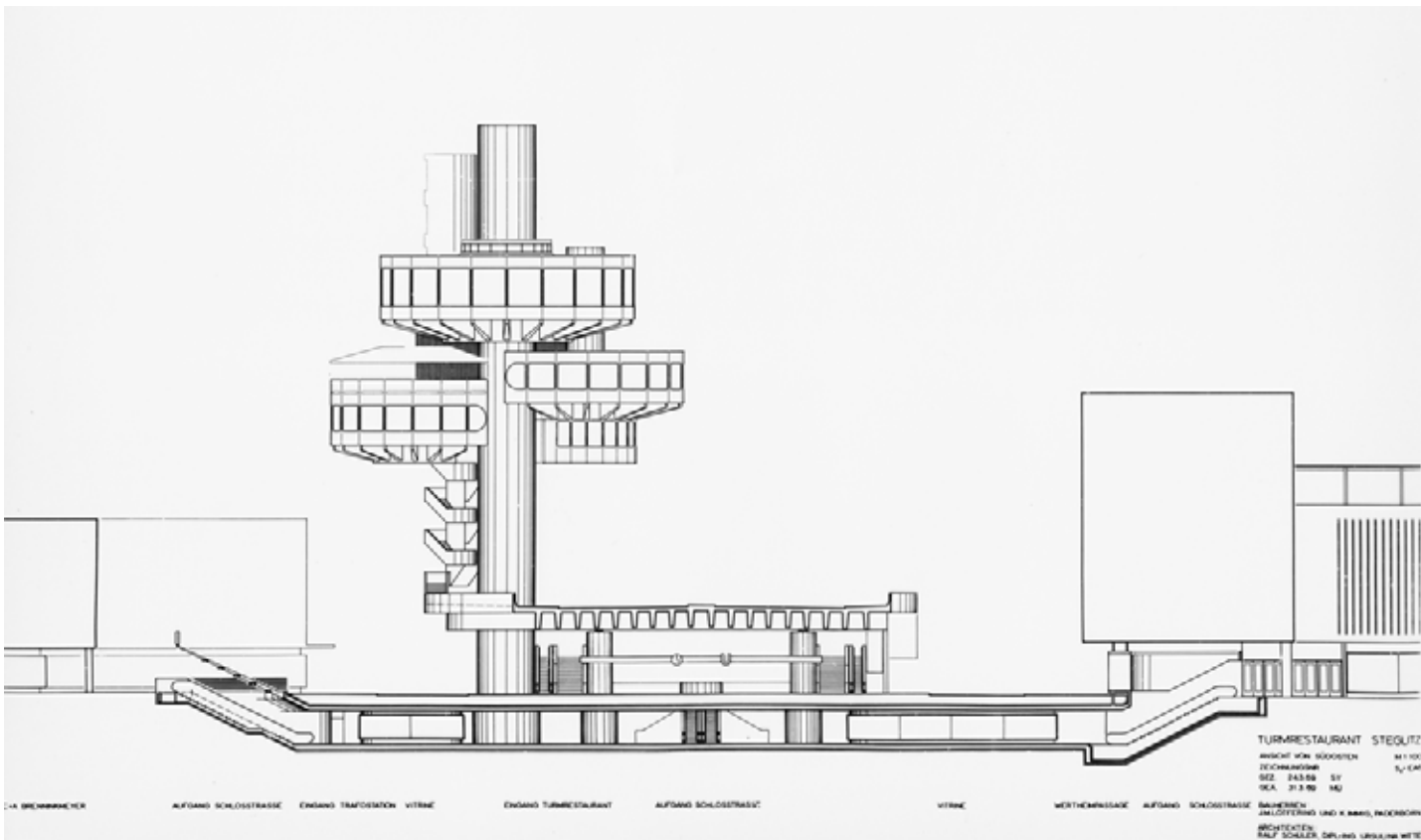
Dieser Entwurf, der von den Architekten als „Blüte“ bezeichnet wurde, ist zweifelsohne der spektakulärste der sechs Entwurfsstufen des Turmes oder wie Ulrich Brinkmann es formulierte: „in der Bildmontage von Modell und Schloßstraße meint man, Raumschiff Enterprise schwebe von Wilmersdorf her ein“ (Brinkmann 2004: 63). Allerdings war dieser Entwurf auch der unwirtschaftlichste und teuerste, so dass eine Verwirklichung von den Investoren abgelehnt wurde.

In Reaktion auf die Wirtschaftlichkeitsvorbehalte der Investoren modifizierten Schüler/Schüler-Witte im März 1969 den Entwurf. Der vierte Entwurf wurden von ihnen als „Krähennest“<sup>14</sup> bezeichnet und war konstruktiv an den vorherigen Entwurf angelehnt. Der Hauptschaft hatte einen elliptischen Grundriss und war mit einem zweiten, ebenfalls elliptischen Schaft, der als Treppenturm dienen sollte und der um 26° vom Hauptschaft in Richtung Süden abgewinkelt war, verbunden. Im Hauptschaft sollten zwei Aufzüge gegenüber voneinander angeordnet werden und entsprechend dem elliptischen Grundriss jeweils eine halbrunde Kabine haben. Die Treppenanlage sollte nur seitlich verkleidet sein und am halbrunden Wendepodest in Richtung Schildhornstraße geöffnet sein (siehe Abb. 37).

37

14 Als Synonym für den Mastkorb eines Segelschiffes





Es waren drei Nutzgeschosse vorgesehen, wobei das Café- und das Bierbargeschoss ineinander verschachtelt waren. Die beiden symmetrisch um den Hauptschaft angeordneten Scheiben dieses Doppelgeschosses hatten leicht abweichende Grundflächen: Die südliche Scheibe hatte etwa 13 Meter, die nördliche etwa 15 Meter Durchmesser. Während die südliche Scheibe, die auf der +1-Ebene (ca. 20 Meter Höhe) die Snackbar und auf +2-Ebene die Dachterrasse des Cafés beherbergen sollte, auf beiden Geschossen ihre vollen Durchmesser hatte, war die nördliche Scheibe trichterförmig gestaltet und hatte auf der +1-Ebene einen Durchmesser von nur ca. 7,50 Meter. In diesem kleineren Raum sollte die Bierbar untergebracht werden, die zudem mit einer Wendeltreppe mit dem Café und dem Restaurant verbunden werden sollte. Die Snackbar war in ihrer Raumkonzeption an der Bierbar orientiert, so dass im Zentrum ebenfalls ein Podest mit einem Durchmesser von ca. 7,50 Meter angeordnet war, von dem drei Stufen zu einem äußeren Ring herabführten. Um den Treppenturm wurden in einem erkerartigen Anbau, der sich ab der +1-Ebene über die gesamte Turmhöhe erstrecken sollte, die sanitären Einrichtungen untergebracht.

Das Cafégeschoss auf ca. 23 Meter Höhe sollte über der Bierbar die volle Grundfläche mit einem Durchmesser von 15 Metern haben. Die Raumkonzeption war dabei nahezu identisch zur Snackbar, hatte allerdings zusätzlich zum zentralen Podest ein weiteres Podest, das als Fläche für ein Buffet vorgesehen war. Die von der Bierbar kommende Wendeltreppe sollte weitergeführt werden und eine Verbindung zum Restaurant herstellen. Auf dem Dach der Snackbar war die Terrasse des Cafés vorgesehen, die von einem zirkuszeltartigen Dach überspannt werden sollte, das in seiner Höhe mit dem Flachdach der Caféscheibe abschloss.

In einem Zwischengeschoss im Versorgungstrakt am Treppenturm waren zwischen Café- und Restaurantebene eine Spülküche, die Klimazentrale sowie ein Bierkühlraum vorgesehen.

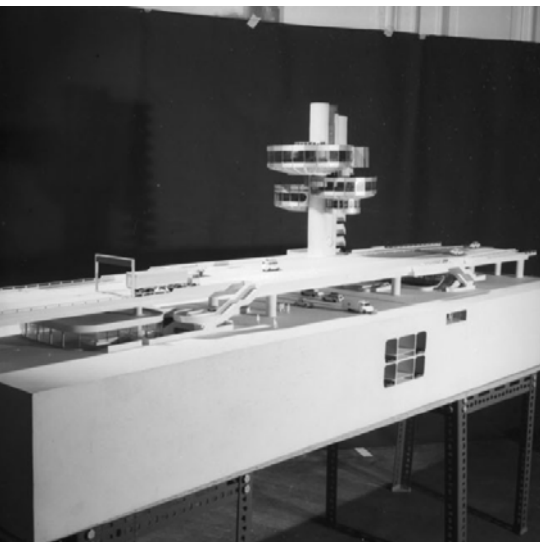
# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

Das in 30 Metern Höhe über der Schloßstraße gelegene Restaurantgeschoss sollte wie im vorangegangenen Entwurf als einzelne Scheibe zentriert am Hauptschaft in süd-östlicher Ausrichtung angeordnet werden. Sie sollte einen Durchmesser von ca. 19,5 Metern haben und in drei Raumzonen auf unterschiedlicher Höhe aufgeteilt sein. Das in der Innenraumgestaltung wiederkehrende zentrale Podest lag drei Stufen über dem eigentlichen Fußboden, der den mittleren Ring des Gastraumes darstellte. Entsprechend der Snackbar und dem Café lag der äußere Ring drei Stufen niedriger. Das Flachdach des Restaurantgeschoss sollte im Zentrum einen zylinderförmigen Aufsatz haben, in den ein Fensterband als Oberlicht eingelassen sein sollte. Der Anbau am Treppenturm sollte in nördlicher Richtung zusätzlich ausgekragt werden, um die Küche zu beherbergen.

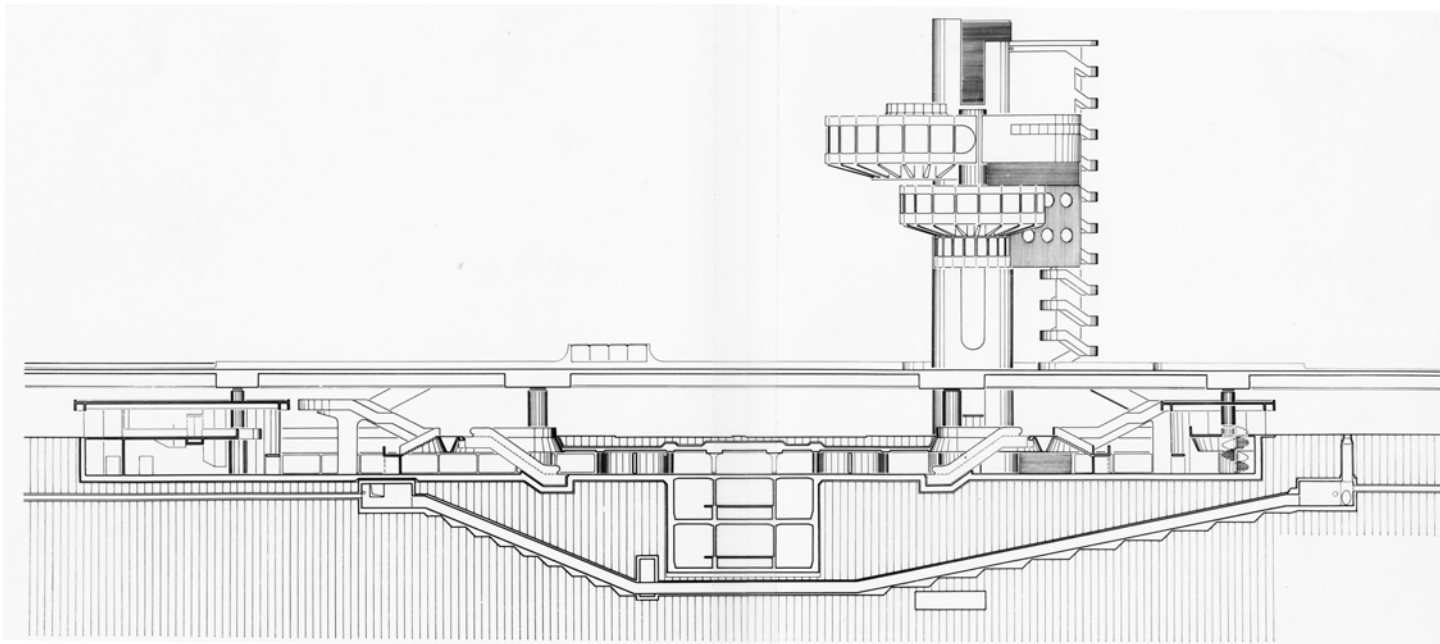
Die lotrechten geschosshohen Fassadenelemente aus unlackiertem Aluminium der drei Gastraumgeschosse waren im regelmäßigen Raster des Tragwerks angebracht. Die Fassade war zudem durch große Fensterflächen strukturiert. Die jeweils am Turmschaft abschließenden Fenster waren halbkreisförmig zum Schaft abgerundet, um die Wirkung eines durchlaufenden Fensterbandes zu betonen.

Die Fassadenflächen der Sanitärebereiche der +1- und +2-Ebenen sollten mit horizontal ausgerichteten, schmalen anthrazitfarbenen Metallprofilen verkleidet werden, die unsichtbar befestigt werden sollten. Zudem sollten sie jeweils drei große Bullaugenfenster erhalten. Das Zwischengeschoss mit der Spülküche sollte im Kontrast dazu mit vertikal ausgerichteten Metalllamellen verkleidet werden. Die Küche der Restaurantebene hingegen sollte wie auch die Gastraumscheibe mit Aluminiumelementen verkleidet werden. Allerdings sollte das Fensterband deutlich kleiner sein.

Das Tragwerk der drei Geschossscheiben entsprach konstruktiv dem des „Blüten“-Entwurfs, hatte allerdings keine organische Formensprache mehr, sondern war wie der gesamte Entwurf geradliniger. Der Tragwerksrippenkranz sollte aus Betonfertigteilen entstehen. (Schüler 1969b: 490) Während die Lasten des Restaurantgeschoss direkt in den Hauptschaft abgeleitet wurden, mussten die Lasten des Doppelgeschosses der Snack- und Bierbar und des Cafés in eine horizontal unter beiden Scheiben verlaufende und mit dem Hauptschaft verbundene Bodenplatte abgeleitet werden, um die visuellen Wirkung von frei schwebenden Geschossscheiben zu erzielen.







Somit war der „Krähennest“-Entwurf in keiner Weise konstruktiv weniger aufwändig als der „Blüten“-Entwurf, so dass auch dieser Entwurf nicht den Wirtschaftlichkeitskriterien der Investoren entsprechen konnte.

Zeitgleich mit dieser Entwurfsstufe mussten Schüler/Schüler-Witte zudem ihr ursprüngliches Parkhauskonzept aufgeben. Die ursprünglich vorgesehene Parkpalette unter der Hochstraße in Richtung Schildhornstraße war vom Senat nicht bewilligt worden, da diese Planung eine vollständige Umsetzung der BAB 104-Planungen vom Breitenbachplatz zum Kreuz Steglitz voraussetzte. Da diese nicht abzusehen war und der Verkehrsknoten Steglitz planerisch festgesetzt werden musste, mussten Schüler/Schüler-Witte eine neue Lösung für Parkplatzflächen für den Turm finden. Die Bereitstellung von Parkplatzflächen war dabei eine wichtige baurechtliche Voraussetzung für die Genehmigung des Turmprojektes. Im Mai 1969 erarbeiteten die beiden Architekten daraufhin einen Entwurf für ein Parkhaus an der Florastraße/Ecke Holsteinische Straße. Auf einem kriegsbedingt brachliegenden Grundstück sollte ein Parkhaus in die bestehende Gebäudestruktur eingepasst werden<sup>15</sup>. Vorgesehen waren 105 Stellplätze auf fünf Etagen, die mit einer spiralförmigen Auf- und Abfahrt miteinander verbunden werden sollten. Um die zusätzlichen Kosten durch den Grundstückserwerb für Lötfering und Immig zu reduzieren und die Fläche möglichst maximal auszunutzen, waren mehr Stellplätze vorgesehen als für den Turm notwendig. Die zusätzlichen Stellplätze sollten von Kunden des in der Schloßstraße gelegenen Pelzfachgeschäfts Gusik genutzt werden.

Allerdings wurde auch diese Planung nicht umgesetzt, da sich somit die Kosten des von Lötfering und Immig als Abschreibungsobjekt geplanten Baus weiter verteuert hätten. Stattdessen wurden unter der provisorischen Abfahrtsrampe der Hochstraße Parkplätze angelegt. Optional war eine Tiefgarage unter der Abfahrtsrampe angedacht, die auch in der Fundamentplanung der 1993 errichteten Rampe vorbereitet, allerdings nie verwirklicht wurde.

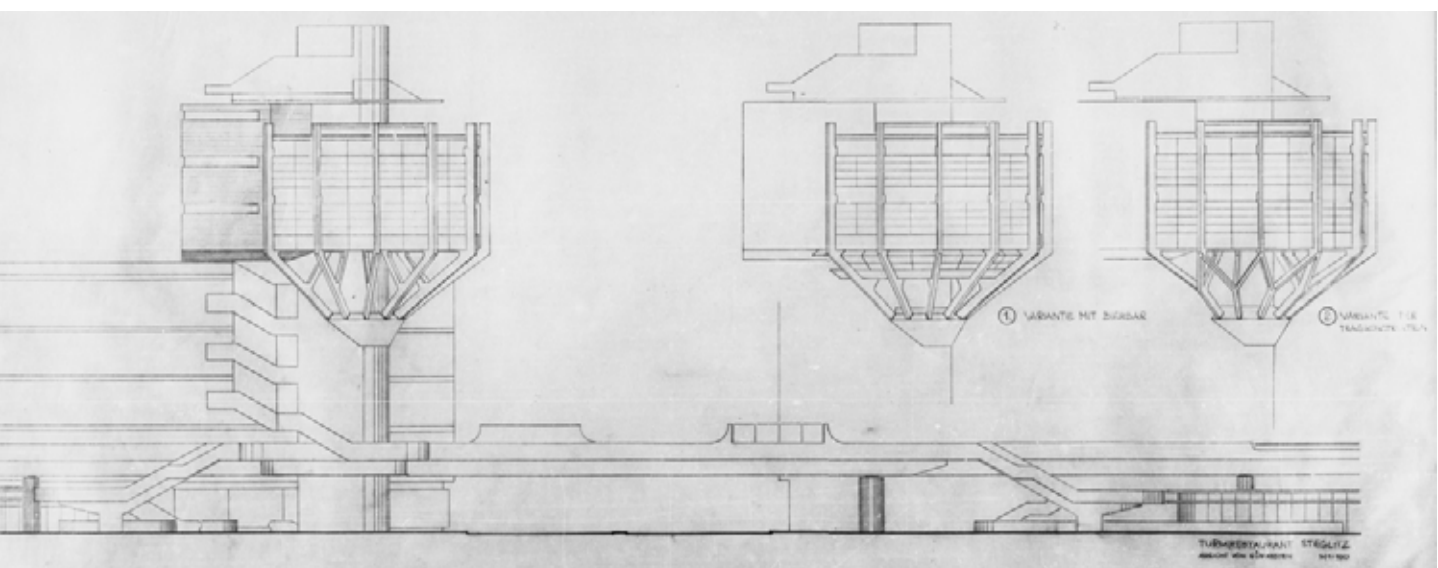
15 Die Fläche ist bis heute unbebaut und wird als Parkplatz genutzt.

# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

Das gesamte Turmprojekt begann Ende 1969 in unruhiges Fahrwasser zu geraten. Die Investoren hatten zunehmend Sorge, ob die Flächen im Turm vermarktbare seien. Folglich forderten sie von den Architekten einerseits möglichst geringe Investitionskosten, zum anderen sahen sie die Gestaltung der Gastronomieflächen der vorangegangenen Entwürfe als ungeeignet an. Die Verbindung der verschiedenen gastronomischen Angebote sowohl baulich durch die Wendeltreppe als auch funktional durch die gemeinsamen Küchen-, Personal- und Lagerräume, machte eine Nutzung des gesamten Turmes durch nur einen Betreiber notwendig. Die Suche nach einem ebensolchen Nutzer erwies sich allerdings als schwierig bzw. unmöglich. Wirtschaftlich waren dazu fast ausschließlich die Bierbrauereien in der Lage, für die allerdings die skulpturale Architektur der frühen Entwürfe uninteressant war. Als Folge drängten die Investoren Schüler/Schüler-Witte dazu, im nächsten Entwurf stärker auf die Interessen der Brauereien einzugehen, indem sie die Turmgestaltung an einem Bierfass anlehnen sollten. Der fünfte Entwurf, der im Dezember 1969 entstand, sah somit eine deutlich kompaktere Gestaltung mit zwei Nutgeschossen, einer Dachterrasse und optional einer Bierbar vor. Der Turmschaft mit den Aufzügen hatte einen elliptischen Grundriss, an dem in Richtung Schildhornstraße zudem die offene Nottreppe angeordnet war (siehe Abb. 41 & 42).

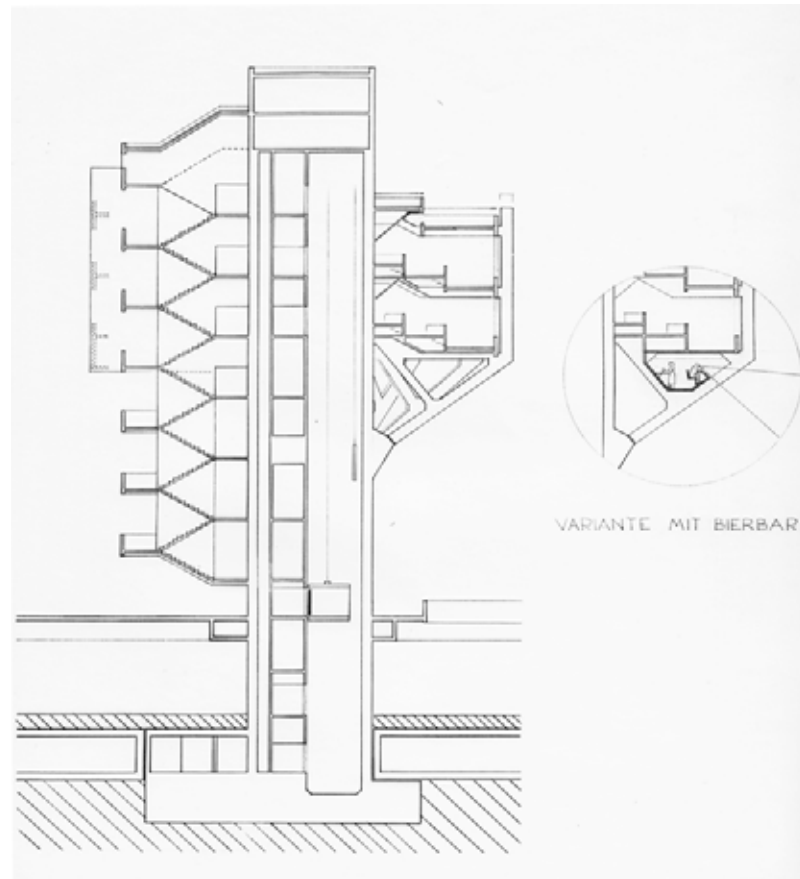
Die drei Nutzgeschosse sollten in einer korbartigen Tragwerkskonstruktion, die von einer dicken Betonmanschette am Schaft ausgekragt werden sollte, getragen werden. Die Lasten sollten dabei an den von außen gut sichtbaren Diensten über den Schaft in das Fundament abgeleitet

41



werden. Dieses Konstruktionsprinzip hatten Schüler/Schüler-Witte nach Vorbild des gotischen Kathedralbaus entwickelt. Die gestalterische Betonung der Konstruktion war als „Zeichen der Demut gegenüber der Gravitation“ intendiert (Ralf Schüler 2009, mündl.).

Die drei Nutzgeschosse sollten dieselbe Grundfläche haben. Das Café auf +1-Ebene und das Restaurant auf +2-Ebene sollten jeweils über 158, die Dachterrasse über 130 Plätze verfügen. Die Gasträume sollten in drei Ringen nach außen abgetrepppt sein. Durch die identische Grundfläche war die Fassade über die Café- und Restaurantebenen gerade und durch die außen angebrachten Stahlträger des Tragwerks strukturiert. Die Fensterflächen waren groß, allerdings mit sprossenartiger Unterteilung in jeweils acht kleinere Fenster je Fassaden-sektor.



Im Bereich des zum Schaft hin abge-schrägten Tragwerks war optional auf ca. 22 Metern Höhe die Unterbringung einer kleinen Bierbar vorgesehen. Die Dachterrasse sollte teilweise von einem um den Schaft installierten, kreisrunden, freischwebenden Spannbetonflachdach überspannt werden. Die Sanitärbereiche, Küchen-, Lager- und Verwaltungsräume sollten in einem um das Treppenhaus in Richtung Schildhornstraße angeordneten Kopfbau untergebracht werden, der mit Metalllamellen verkleidet werden sollte.

Diese erste Variante der von Schüler/Schüler-Witte als „Baum“ bezeichneten letzten Entwurfsstufe war sehr kantig und geballt. Daher überarbeiteten die Architekten im Verlauf des Jahres 1970 den Entwurf erneut. Die zentrale Veränderung bestand in einer Vergrößerung der Grundfläche des mittleren Geschosses. Zudem wurden die einzelnen Fassadensektoren nunmehr von den Stahlträgern des Tragwerks eingeschnürt, so dass im Innenraum jeweils separierte Sitzbereiche an den Fenstern entstanden. Diese jeweils neun Kanzeln pro Etage sollten dabei ursprünglich auch an ihren Seitenwänden schmale Fenster erhalten, um eine maximale Lichtdurchflutung zu erreichen. Die geschosshohen Fassadenelemente aus Eternit sollten durch abgerundete Ecken die Kantigkeit der Gestaltung verringern. Zudem war nun eine rote Farbgebung für den Turm vorgesehen. Die Farbwahl hatte dabei keine tiefere Bedeutung, sondern diente der zusätzlichen Betonung des Turmes und des Verkehrsknotens. Schüler/Schüler-Witte wählten den Farbton RAL 2002 (blutorange) für die Eternit-Platten.

Des Weiteren war die Bierbar fortan nicht mehr nur Option, sondern Bestandteil der Planung und im abgewinkelten Bereich des Tragwerks untergebracht. Zunächst war die Grundfläche der Bierbar allerdings deutlich kleiner und war nach Innen in das Tragwerk versetzt, so

# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

dass die schräg nach unten geneigte Fassade nicht bündig mit der Fassade des mittleren Geschosses abschloss. Diese Gestaltung betonte die einzelnen Kanzeln des mittleren Geschosses weitaus stärker als später ausgeführt, da die Kanzeln somit über einen waagerechten Boden verfügten und das darunter liegende Geschoss deutlich stärker überragten. Damit weckten die Kanzeln die Assoziation von Gondeln einer Seilbahn oder eines Riesenrades (siehe Abb. 44).

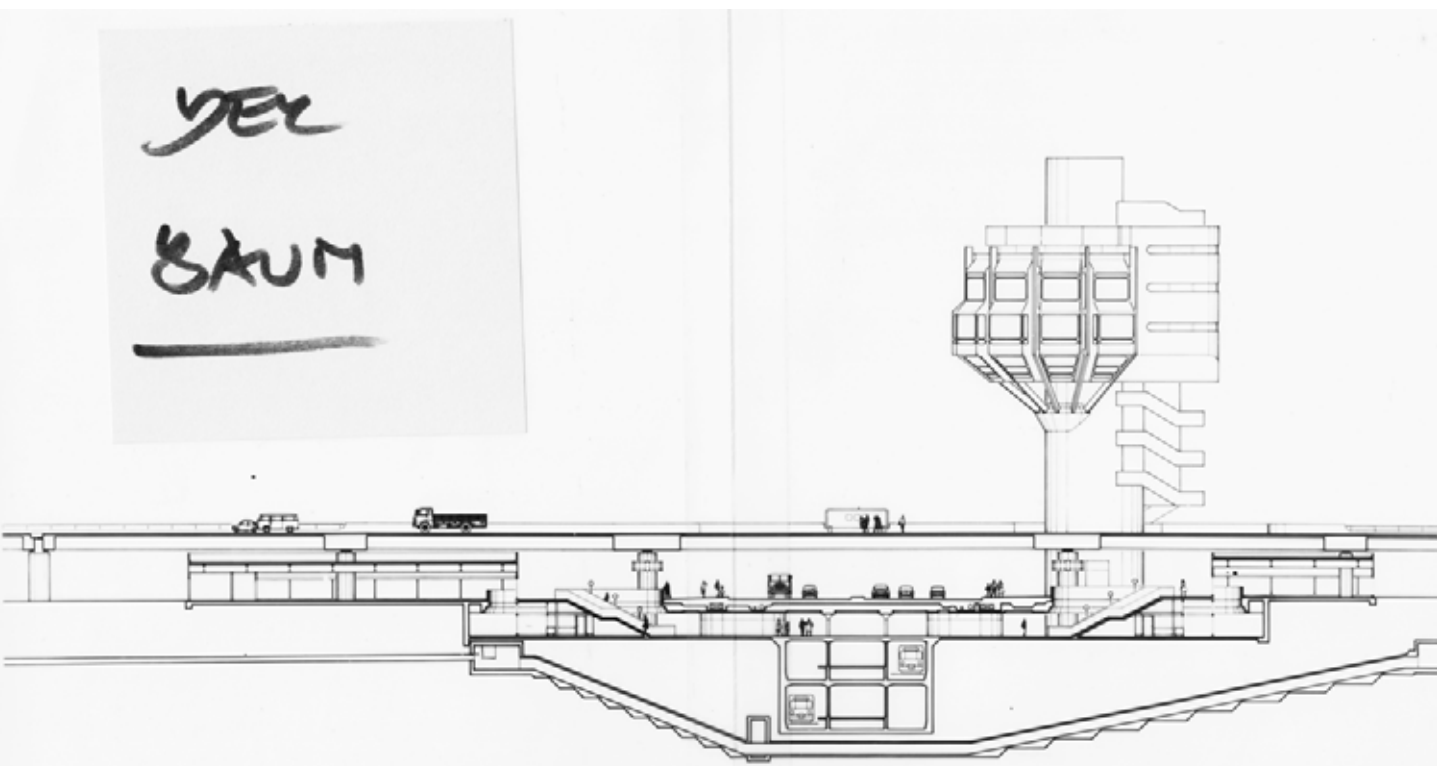
Diese Gestaltung wurde allerdings erneut überarbeitet, um durch den bündigen Abschluss der Fassade der +1- mit der +2-Ebene eine weniger zerklüftete Gestaltung zu finden.

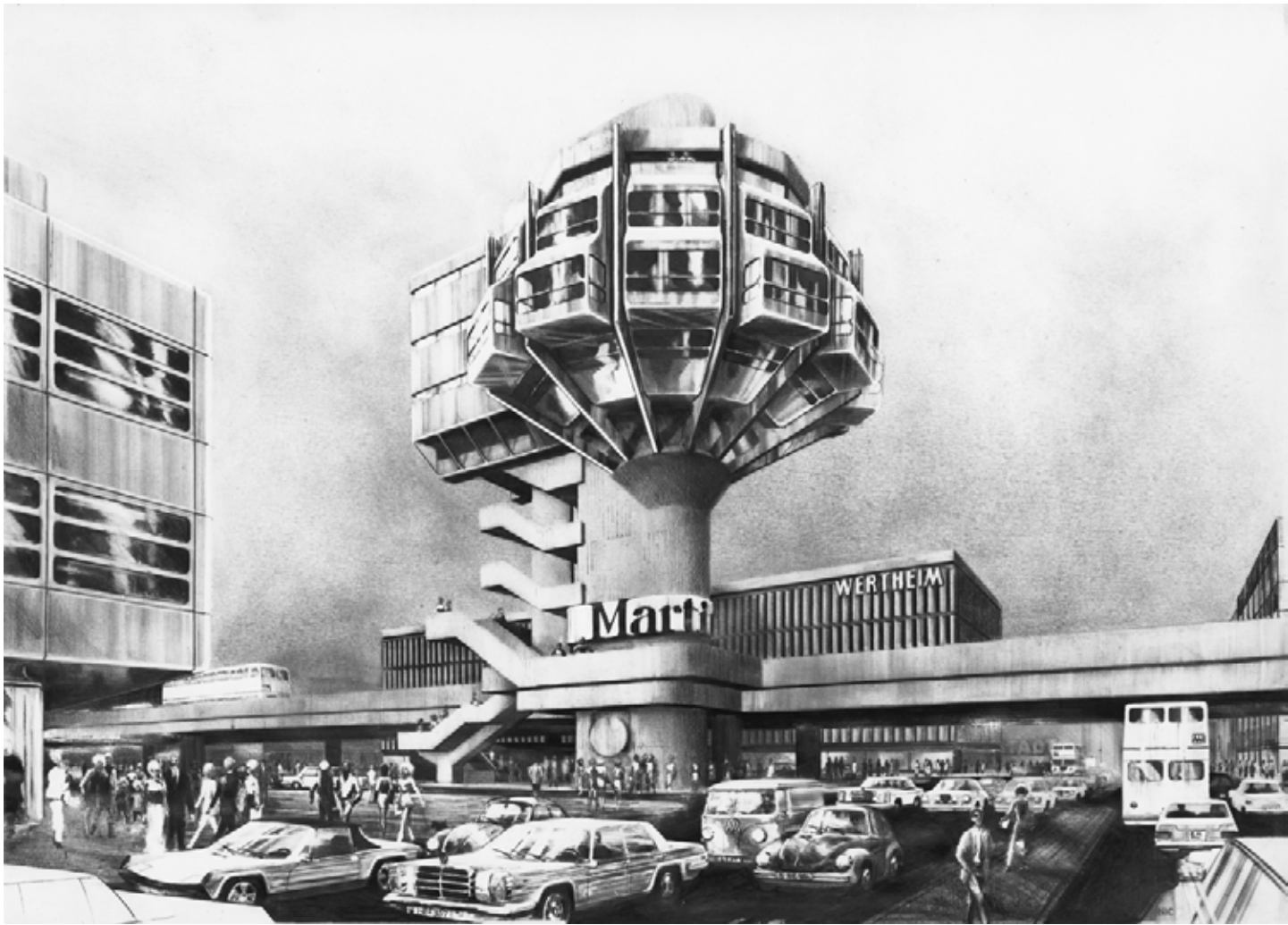
Auf die Dachterrasse wurde verzichtet und stattdessen war rings um die sich nun im 4. OG befindlichen Klimazentrale eine umlaufende Attika vorgesehen, die den Besuchern mit Fernrohren einen Blick über die Dächer Berlins ermöglichen sollte.

Dieser Entwurf fand die Zustimmung der Investoren und sollte zur Baureife gebracht werden. Es entstand eine Vermarktungsbroschüre, mit der potentielle Gastronomiebetreiber auf das Bauwerk aufmerksam gemacht werden sollten.

Vor Baubeginn im Jahre 1971 entstand eine letzte Überarbeitung des „Baum“-Entwurfs, der schließlich zur Aus-

43





führung kam. Dabei wurde die Tragwerkskonstruktion abgewandelt. Anstelle einer direkten Auflage der auskragenden Stahlträger auf der Betonmanschette am Schaft, wurden die zehn strahlenförmig angeordneten Stützen nun am Schaft geknickt und bilden längst des Schafts einen Druckring, über den die Kräfte in das Fundament abgeleitet werden. Diese Stahlfachwerkskonstruktion hatten Schüler/Schüler-Witte aus dem Zeppelinbau entlehnt – ein Umstand, der vermutlich später zu dem Vorschlag führte, ein Fliegerei-Themenrestaurant in der unteren Turmebene zu betreiben (siehe unten). Das Traggerüst der vier, einen Dreiviertelkreis beschreibenden Geschosse besteht aus je zehn Deckenstahlträgern, die ihre Lasten innen über einen Zugring auf den Schaft und außen auf ebendiese Kragfachwerke abgeben. Die Geschossscheiben bestehen aus Stahlbeton und liegen auf diesem Traggerüst auf. Der viergeschossige Versorgungstrakt in Richtung Breitenbachplatz liegt gegenüber den Gastronomiegeschossen. Die Lasten des von den Architekten als „Hinterkopf“ bezeichneten Trakts werden über Stahlträger an zwei das Treppenhaus seitlich umfassende, runde acht Meter lange Stahlbetonscheiben sowie drei quer zu diesen Stahlbetonscheiben liegende, schwere Stahlträgerpaare abgegeben. Der Versorgungstrakt bildet somit das Gegengewicht zu den polygonalen Gastronomiegeschossen.

Die Gründung des Turms erfolgte durch 27 (drei Reihen mit je neun Stück) zwölf Meter lange Großbohrpfähle von 1,30 Meter Durchmesser, auf denen eine rund drei Meter dicke, acht

# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

Meter breite und 21 Meter lange Stahlbeton-Fundamentplatte ruht, die die Bauwerkslasten aufnimmt. (vgl. Laternser 1972)

Über dem Fundament befindet sich ca. 6,50 Meter unter der Schloßstraße das unterste Geschoss des Turmes, das die Sprinkleranlage beherbergt.

Darüber, ca. vier Meter unter der Schloßstraße, befindet sich der Zugang von der Schalterhalle des U-Bahnhofs zu den Aufzügen des Turms. Zudem befindet sich auf dieser Etage die Energiezentrale mit einem 500 kVA-Trafo sowie den Hoch- und Niederspannungsanlagen.

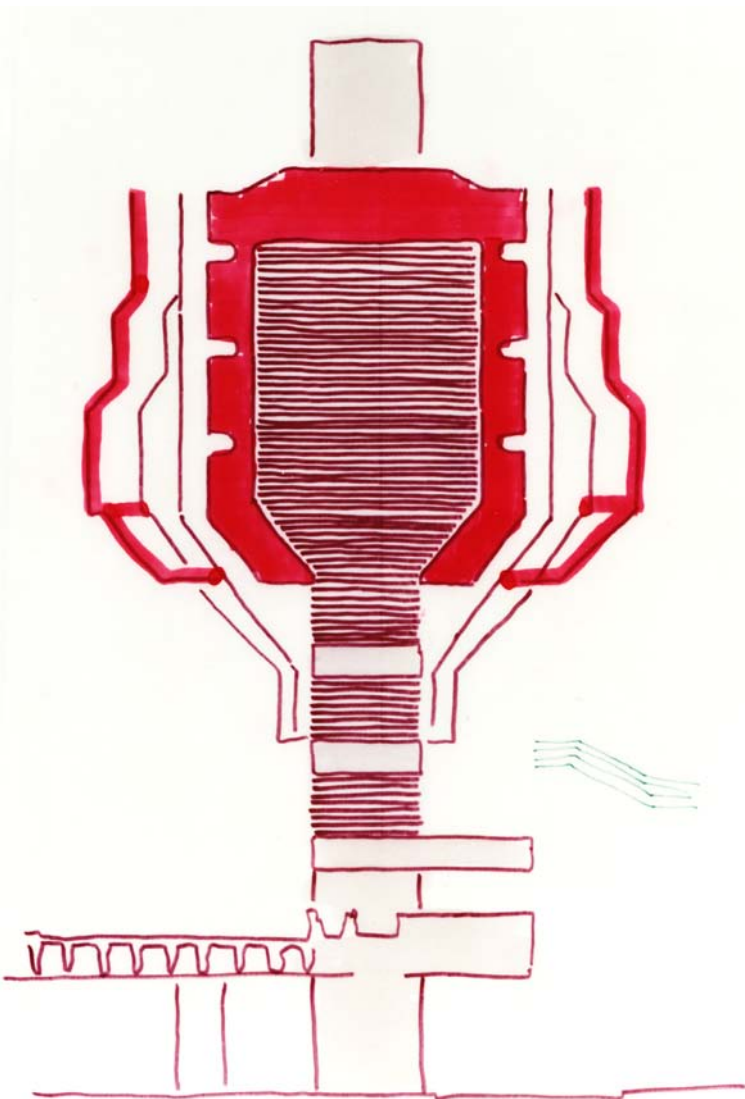
Auf der Schloßstraßenebene befand sich in der ursprünglichen Gestaltung eine einfache Doppeltür an der nördlichen Seite des elliptischen Turmschafts mit 42 m<sup>2</sup> Grundfläche, die zu der dort befindlichen Duplex-Aufzugsanlage

führte (zu den baulichen Veränderung in den 1990er Jahren siehe unten). Die beiden Fahrstühle haben eine Tragkraft von je 10 Personen bzw. 750 kg bei einer Fahrgeschwindigkeit von 2,00 m/s. Der Schaft ist mit der dunkelgrünen kleinteiligen Grobkeramik verkleidet, die auch im U-Bahnhof verwendet wurde.

Auf der Hochstraßenebene, ca. sechs Meter über der Schloßstraße, befindet sich ein weiterer Zugang zum Turm. Die Tür und die gegenüberliegenden drei Fensterbänke wurden im Kontrast zum in unbehandelten Sichtbeton gehaltenen Schaft in blau gestrichen. Bis zu dieser Ebene war die Fahrstuhl-anlage zunächst auch nach Betriebsschluss der gastronomischen Einrichtungen im Turm zugänglich, um einen barrierefreien Zugang von der Schloßstraße zur Hochstraße oder zur U-Bahnschalterhalle zu ermöglichen. Auf dieser Ebene endet zudem die Nottreppe des Turms.

Über der Hochstraßenebene, ca. 12 Meter über der Schloßstraße befindet sich in einem Zwischengeschoss, das nicht von der Aufzugsanlage erschlossen wird, die Druckerhöhungsanlage mit einer Hochleistungskreisel-

45





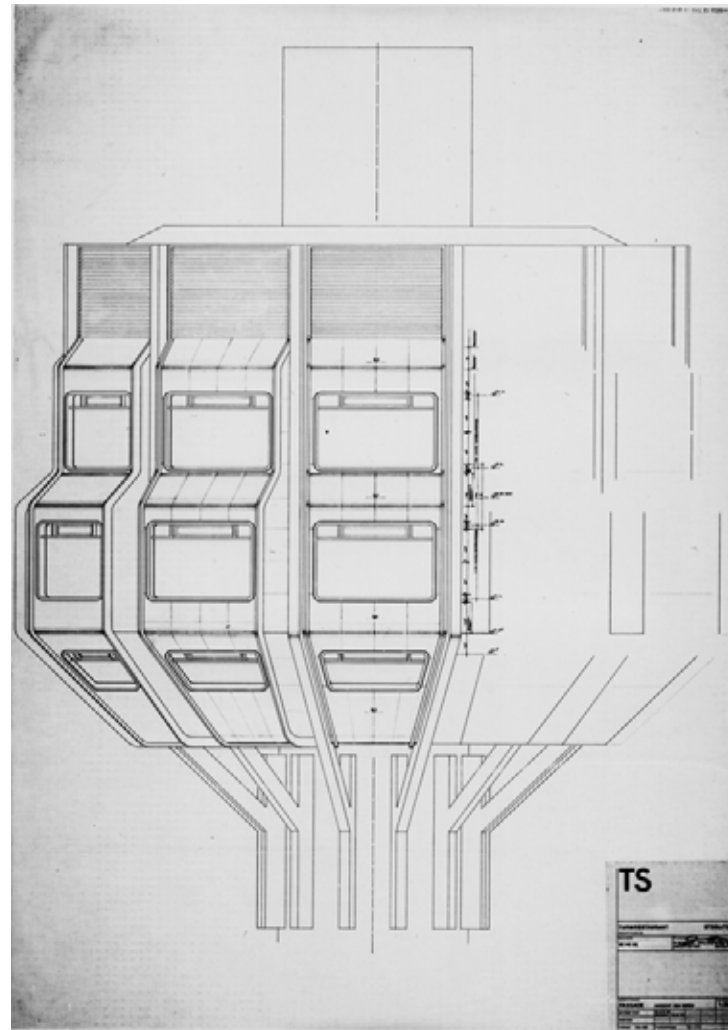
pumpe mit 12m<sup>3</sup>/h Förderleistung bei maximal 50 Meter Förderhöhe.

Das erste Nutzgeschoss des Turms befindet sich etwa 23 Meter über der Schloßstraße und hat 172 m<sup>2</sup> Grundfläche, davon 116 m<sup>2</sup> für den Gastraum. Durch die Lage im abgewinkelten Teil des Tragfachwerks ist die mit roten, geschosshohen Eternitplatten verkleidete Fassade nach außen geneigt. Die Fassadenelemente verjüngen sich trapezförmig nach unten. Jedes Fassadenelement hat zudem ein großes, leicht trapezförmiges Fenster mit einem schmalen Oberlicht, in das ein Klappfenster eingelassen ist. Die Fassade des Versorgungstrakts des ersten Nutzgeschosses hat im Gegensatz zu den darüber liegenden Geschossen kein Fensterband, sondern hat einzig im Nebenraumbereich (als Lager oder Küche genutzt) an der nördlichen Seite des Turms ein einzelnes, liegendes Fenster. Zudem ist die Fassade entsprechend der Fassade des Gastraums nach innen geneigt.

Auf ca. 27 Metern Höhe befindet sich die mit 388 m<sup>2</sup> größte Etage des Turms, wovon 307 m<sup>2</sup> auf den Gastraum entfallen. Die ringförmige Raumaußenzone liegt ca. 48 cm unter der konzentrisch um den Schaft geführten Rauminnenzone. Jede der neun Kanzeln hat ein großes, rechteckiges Fenster mit schmalen Oberlicht, in das ein Klappfenster eingelassen ist. Der Fassadenübergang zu den darüber und darunter liegenden Geschossen ist abgerundet (Soft-Edge). Die Fassade des Versorgungstraktes ist lotrecht ausgeführt und hat ein umlaufendes, schmales Fensterband, das an der Rückseite des Turms in Richtung Schildhornstraße in den offenen Fluchtbalkon der Nottreppe übergeht.

Das Raumkonzept der mittleren Geschossscheibe wiederholt sich im dritten Nutzgeschoss auf ca. 31 Metern Höhe. Die Fassade dieses Geschosses ist etwa 1,20 Meter gegenüber der mittleren Etage nach innen versetzt, so dass eine Grundfläche von 346 m<sup>2</sup> und davon 265 m<sup>2</sup> für den Gastraum entstehen. Die Fassadengestaltung der +3-Ebene entspricht weitgehend der des mittleren Geschosses. Die Fassadenelemente des Gastraumes werden von der darüber liegenden Techniketage sowie zum darunter liegenden Restaurantgeschoss mit je einer 45°-gewinkelten Stufe abgetreppt. Die Fenstergestaltung ist mit der +2-Ebene identisch.

Auf etwa 35 Metern über der Schloßstraße befindet sich das Personal- und Technikgeschoss des Turms. Hier befindet sich ein Notstromdieselaggregat mit 150 kVA, an dem die Spinkleranlage, die Druckerhöhungsanlage, die Notbeleuchtung sowie die Flugsicherungsbeheizung angeschlossen sind. Des Weiteren wird ein erheblicher Anteil der Grundfläche von der Klimazentrale ausgefüllt. Diese besteht aus einer fest mit dem Gebäude verbundenen



TS

# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

Hochdruckinduktionsklimaanlage und einer Niederdruckklimaanlage, die einen sechsfachen Luftwechsel pro Stunde in den Gasträumen ermöglichen und damit die Raumtemperatur im Winter auf 22° C und im Sommer auf 26° C bei 50 % Luftfeuchtigkeit regulieren. Die Kühlmaschine hat eine Leistung von ca. 150.000 kcal. Die ursprünglich geplante Fernrohrstraße konnte auf Grund der größeren Dimensionierung der Klimazentrale nicht umgesetzt werden. Anstelle der Attika wurde daher die Fassade im polygonalen Bereich des vierten Geschosses mit horizontal ausgerichteten, anthrazitfarbenen, schmalen Metalllamellen verkleidet. Im „Hinterkopf“, der dagegen mit roten Eternitplatten verkleidet ist und über ein liegendes Fensterband an den Seiten verfügt, befanden sich ursprünglich Lagerräume, die mit zwei Kleingüteraufzügen mit den drei Gastronomiegeschossen verbunden waren, ein Büro sowie die Sozial-, Wasch- und WC-Räume für das Personal.

Der Turmschaft überragt die Geschossscheiben um weitere zwei Geschosse, in denen sich auf ca. 40 Metern über der Schloßstraße der Aufzugsmaschinenraum befindet und darüber die gasbefeuerte Heizungsanlage mit ca. 400.000 kcal Leistung.

Somit entwickeln sich aus nur 42 m<sup>2</sup> Schaftgrundfläche ca. 1.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche.

Voraussetzung für die Umsetzung des Turmprojekts war ein am 29. November 1971 geschlossener Erbbauvertrag zwischen dem Land Berlin als Eigentümer und den Investoren Löfferting und Immig als Erbbauberechtigte. Der Vertrag umfasste ein Erbbaurecht für 70 Jahre mit einem Erbbauzins von 150.000,- DM p. a.. Für die Dauer der Bautätigkeiten wurden dabei den Investoren vom Land umfangreiche Nachlässe zugesichert. Nach Erlöschen des Erbbaurechts durch Zeitablauf, muss der Eigentümer den Erbbauberechtigten keine Entschädigung für das Gebäude leisten. Als Teil des Vertrages wurde außerdem vereinbart, dass alle baulichen Veränderungen, die über Instandhaltungsmaßnahmen hinausgehen, zusätzlich zur behördlichen Genehmigung vom Eigentümer genehmigt werden müssen. Darüber hinaus wurde die Nutzung des Bauwerks auf eine Restaurantnutzung eingeschränkt. Anderweitige Nutzungen sind ebenfalls vom Eigentümer zustimmungspflichtig.

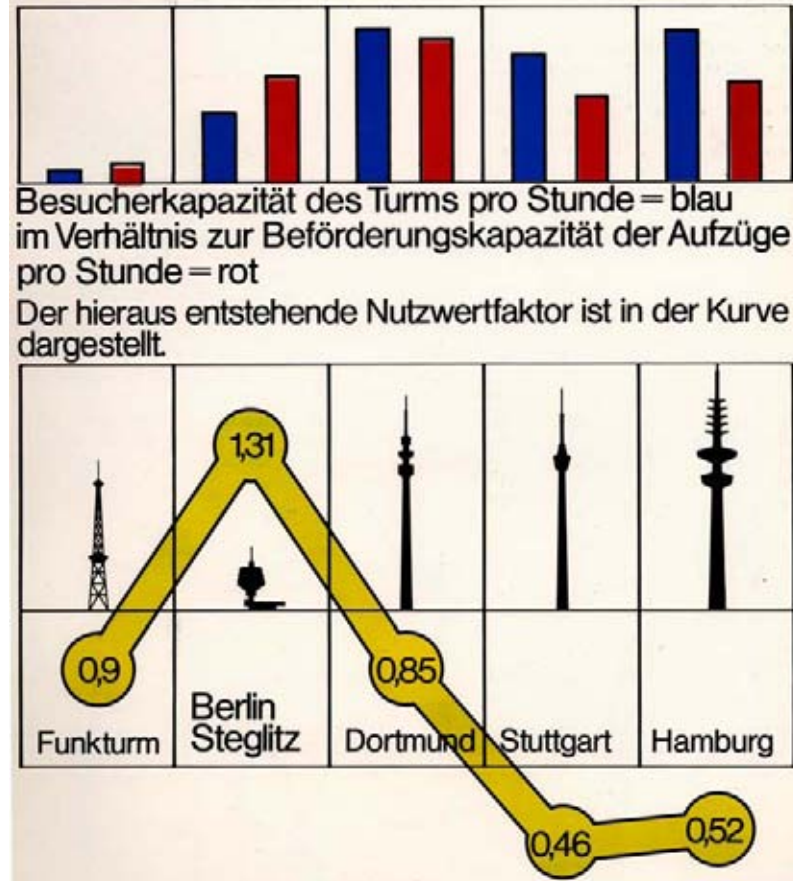
Alle Vereinbarungen des Erbbauvertrages gelten seither auch für die Rechtsnachfolger von Löfferting und Immig.



1972 erfolgte unter Anwesenheit von u. a. Bausenator Rolf Schwedler, Senatsbaudirektor Hans Müller und Staatssekretär Henning von der Lancken die Grundsteinlegung für das Turmrestaurant Steglitz. Allerdings konnte der geplante Eröffnungstermin im Herbst 1973 nicht eingehalten werden, denn aus den ursprünglich veranschlagten Baukosten von 4 Mio. DM waren mittlerweile 8,5 Mio. DM geworden. Als es Lötfering und Immig nicht gelang zusätzliches Kapital zu beschaffen, musste ein Baustop verhängt werden. Der Turm befand sich so bis 1974 im Rohbaustadium und drohte zur Bauruine zu werden. Angesichts der prominenten Lage wurde er dadurch zum Thema für die Berliner Politik. Im Juni 1973 übernahm die landeseigene Berliner Wohn- und Geschäftshaus GmbH (BEWOG) auf politischen Druck unentgeltlich das Objekt. Allerdings hatte sich das Projekt mittlerweile auf 10,8 Mio. DM verteuert, wobei zu diesem Zeitpunkt kaum mehr als 5 Mio. Mark investiert worden war (o.A. 1973). Ein Darlehen für die Fertigstellung des Projekts gewährte die ebenfalls landeseigene Wohnungsbaukreditanstalt. Der Erbbauvertrag wurde bis 2070 verlängert und der Erbbauzins auf 25.000,- DM p. a. reduziert.

Allerdings hatte auch die BEWOG zunächst erhebliche Schwierigkeiten, einen Pächter zu finden. Es wurde unter Mitarbeit von Schüler/Schüler-Witte eine 58 Seiten starke DIN-A3-Broschüre produziert, in der die Besonderheiten des Turmes hervorgehoben und verschiedene Nutzungsmöglichkeiten vorgeschlagen wurden. So wurde eine Nutzung als Restaurant, Café, Großraumbüro, Boutique, Spielkasino, Kunstgalerie oder als Diskothek vorgeschlagen. Für letztere wurde eigens die Statik des Turms angepasst. Zudem wurden Themenrestaurants vorgeschlagen, die eindeutig die Handschrift von Ralf Schüler tragen. So wurde für die untere Ebene ein Luftfahrtsrestaurant vorgeschlagen, da die nach außen geneigten Fenster an eine Zeppelinkanzel erinnern würden<sup>16</sup>. Für die mittlere Etage sah die Broschüre eine Nutzung durch ein Schifffahrt-Museum-Restaurant vor, da die Form des Turmes in Frontalansicht die Assoziation einer Heckansicht einer historischen Galeone wecken würde. Ein weiterer Vorschlag war ein Spielzeugmuseumsrestaurant, in dem Modelleisenbahnen das Essen servieren sollten. Neben diesen Nutzungsvorschlägen wurde insbesondere die Leistungsfähigkeit der Aufzüge des Turmes angepriesen (siehe Abb. 48). So wurde die Besucherkapazität des Turms

## Die Leistungsfähigkeit der Personenaufzugsanlagen des Turmbauwerks im Vergleich zu anderen deutschen Turmbauwerken



<sup>16</sup> Die in der Broschüre abgebildete Bleistiftzeichnung wurde von Ralf Schüler angefertigt.

# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

pro Stunde ins Verhältnis zur Beförderungskapazität der Aufzüge pro Stunde gesetzt. Das Turmrestaurant schnitt somit im Vergleich zum Berliner Funkturm oder den Fernsehtürmen in Dortmund, Stuttgart oder Hamburg am besten ab. Hervorgehoben wurde auch, dass alle Geschosse des Turms einzeln voll funktionsfähig waren und als wirtschaftliche Einheit betrieben werden könnten und somit sowohl die Pacht einzelner Etagen als auch des gesamten Turms möglich wären. In der Broschüre wurde zudem versucht, den Eindruck, dass eine so eigenwillige Architektur eine teure Pacht oder Miete zur Folge hätte, zu zerstreuen: „[...] es ist nicht so teuer wie man denken mag, aber auch nicht so billig, wie vielleicht im Bezirk Kreuzberg.“ (vgl. Institut für Gesellschaft und Kommunikationsplanung und Versammlungsstättenforschung 1976)

Zwischenzeitliche Interessenten zogen allerdings dennoch ihre Angebote nacheinander zurück. Spektakulärster Interessent war dabei der Generalkonsul von Haiti Wolfgang Böttger<sup>17</sup>, der seine diplomatischen Kontakte nutzte und als Nutzer des Turms die Handelsorganisation der Sowjetunion in West-Berlin vorsah. Die Form und Farbe des Turms wurden als rote Faust, die sich in den Himmel reckt, umgedeutet. Im Turm sollten Showrooms und Verkaufsflächen für sowjetische Produkte und ein russisches Restaurant entstehen<sup>18</sup>. (vgl. o.A. 1975) Allerdings kam auch mit Böttger kein Vertrag zustande, so dass die BEWOG erst Anfang 1976 mit der Kindl-Brauerei einen Pächter präsentieren konnte.

Der ursprünglich für August 1976 anberaumte Eröffnungstermin musste auf Grund eines Kabelbrands in einem Versorgungsschacht auf Oktober verschoben werden. Somit wurde der Turm am 13. Oktober 1976 nach fünf Jahren Bauzeit mit Freibier eröffnet. Das gastronomische Angebot umfasste einen Weinkeller, ein Barbecue-Grill sowie ein Café. Da die Kindl-Brauerei für die Pacht des Turms zur Auflage gemacht hatte, dass sie die Innenräume nach ihren eigenen Vorstellungen gestalten und ausstatten durfte, wurde von Schüler/Schüler-Witte keine Innenarchitektur für den Turm

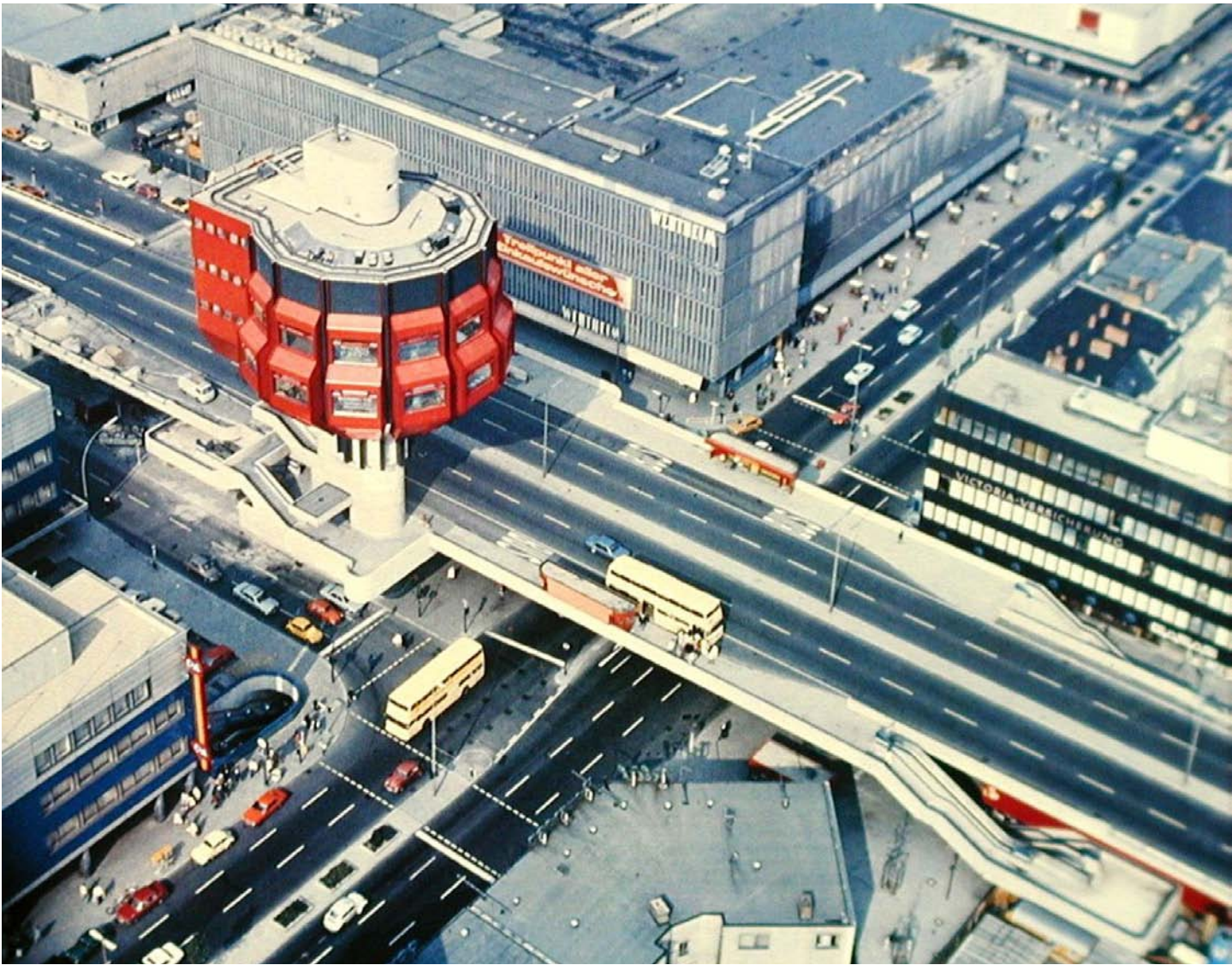
---

17 Gründer und Inhaber des Berliner Pharma- und Kosmetikunternehmens Böttger GmbH sowie der privaten Grunewaldklinik. † 7. August 2003

18 Schüler/Schüler-Witte standen einer entsprechenden Nutzung aufgeschlossen gegenüber und ließen in einer Perspektivzeichnung des Turms den die Nutzgeschosse überragenden Turmschaft mit einem großen Schriftzug „Krim-Sekt“ versehen.







entworfen. Stattdessen wurden die Gastronomieräume ohne jegliche Bezugnahme auf die Architektur des Bauwerks mit dunkelbraunen Kneipenholzmöbeln ausgestattet. Angesichts der vorangegangenen Baupleite und der Rettung durch das Land Berlin hatten die Architekten keine Möglichkeit, diese Innenraumgestaltung zu verhindern. Zudem war der Turm ihr Erstlingswerk, so dass die Fertigstellung – wenngleich unter unbefriedigenden Rahmenbedingungen – auch für die Architekten Priorität genoss. Dennoch zeigten sie sich äußerst unzufrieden mit dieser Entwicklung: „In den ersten Stock des Turmrestaurants haben sie einen Weinkeller eingebaut – man muss sich das mal vorstellen: Einen Keller in 26 Meter Höhe. Und darüber ein argentinisches Restaurant mit Cowboy-Kitsch-Dekoration...“ (Schüler zitiert nach Schmidt 1978: 18) Die Innenraumgestaltung wurde über die Jahre je nach Bedarf des aktuellen Pächters mehrfach verändert.

1986 beauftragte die BEWOG Schüler/Schüler-Witte mit der Neugestaltung des Eingangsbereichs zum Turm auf der Schloßstraßenebene. Der unattraktive, weil unzureichend ausgeleuchtete Raum unter der Hochstraße wurde als geschäftsschädigend angesehen. Die Architekten gestalteten einen wintergartenartigen Eingangsbereich, der gestalterisch die Tragwerkskonstruktion des Turmes und insbesondere des ersten Gastronomiegeschosses aufgreift. So sind die strahlenförmig angeordneten Metallprofile der Glaswände oberhalb des



# TURMRES- TAURANT STEGLITZ

Türbereichs zur Decke hin nach außen geneigt, um dort die Lasten der mit roten Metallpanelen verkleideten, trichterförmigen Deckenverkleidung abzutragen. In diese Verkleidung ist die Beleuchtung integriert, die mit vertikal angeordneten, nach außen terassierten Metalllamellen strukturiert ist. Der Übergang zwischen Türbereich und dem nach außen geneigten Bereich der Fassade wird von einem umlaufenden, hinterleuchteten Transparentband betont, das zum Turmschaft verlängert wird. An der nordwestlichen Seite des Turmschafts ist in dieses Transparentband ein Notfallinformationssystem für den Brandfall integriert, das die Feuerwehr zum Brandherd leiten soll.

1993 erhielten Schüler/Schüler-Witte den Auftrag von der Deutschen Bundespost, auf dem Dach des Turmrestaurants eine Mobilfunkanlage zu gestalten.

Die Anlage wurde an der Rückseite des Schafts in Richtung Schildhornstraße im lichten Profil des Schafts angeordnet und mit antrazitfarbenen, horizontal ausgerichteten, schmalen Metalllamellen verkleidet. Eine Wendeltreppe führt vom Dach des Turms zu der etwa zwei Meter höher gelegenen Anlage.



51

2002 wurde der Turm von der BEWOGE auf Grund akuten Sanierungs- und Modernisierungsbedarf und den damit verbundenen Kosten an die private Banfo-Grundbesitzverwaltung GmbH verkauft. Diese lies, nachdem nur die dringendsten Sanierungsarbeiten durchgeführt wurden, das Gastronomiekonzept unverändert (Raabe 2002).

Da allerdings insbesondere Weinkeller und Turmcafé kein zeitgemäßes Angebot mehr darstellten, wurde der Geschäftsbetrieb 2006 eingestellt. Im Herbst 2006 kaufte die Immobilienkauffrau Tita Laternser den Turm. Als Betreiberin wurde die Schloss-Turm GmbH gegründet, der seither Tita Laternsers Tochter Larissa Laternser vorsteht. Nach anfänglichen Plänen der Schloss-Turm GmbH, die Farbgebung der Fassade des Turms in Silber zu ändern und gehobene Gastronomie anzubieten, wurde bis 2009 das Konzept zu einer für Einzelveranstaltungen mietbaren Event-Lokalität umgewandelt. Die im Erbbauvertrag geregelte Beschränkung der Nutzung des Turms durch Gastronomie

oder gastronomienahe Nutzung, die durch den Beschluss Nr. 56 vom 20.03.2002 von der Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf auch politisch bekräftigt wurde (vgl. Drucksache Nr. 90/II der BVV Steglitz-Zehlendorf), verhindert eine anderweitige Nutzung des Turms. Daher sind die in der Vermarktungsbroschüre von 1976 vorgeschlagenen Nutzungen als Boutique, Großraumbüro oder Spielkasino bis heute unzulässig.

Durch das nahezu unveränderte gastronomische Konzept zwischen Eröffnung des Turms und Einstellung des Geschäftsbetriebs im Jahre 2006, hatte der Turm ein problematisches Image. Um dieses zu durchbrechen, wurde von der Schloss-Turm GmbH das Projekt „Turmkunst 2010“ initiiert, bei dem im April und Mai 2010 vier Streetart-Künstler die Fassade des Turms besprühten. Ziel der Aktion war das Aufmerksam machen auf das Bauwerk und die später dort vorgesehene, kommerzielle Nutzung.

Durch eine zuvor auf die Eternit-Platten aufgebrauchte Wachsschicht sollen die Bilder nach einem Jahr wieder abwaschbar sein, ohne dass die Platten und somit die Gesamtgestaltung des Turms permanent beeinträchtigt werden.

Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte versagten dem Projekt ihre Zustimmung und drohten mit einer Unterlassungsklage unter Bezugnahme auf das Urheberrecht für Architekten (UrhG § 2 Abs. 1 Nr. 4) (vgl. Jürgens 2010). Da es in der Rechtsprechung ausreichend Urteile in ähnlich gelagerten Fällen gibt, die für die Architekten positiv befundenen wurden, wären die Erfolgsaussichten einer Klage hoch gewesen. Schüler/Schüler-Witte beließen es allerdings bei der Drohung, so dass die Bemalung des Turms termingerecht zwischen 1. April und 15. Mai 2010 durchgeführt werden konnte (Dobberke 2010). Die Aktion wurde von einer Kunstaussstellung in der zweiten Etage – der einzigen, fristgerecht sanierten Etage des Turms – begleitet. Zudem fanden im Zeitraum der Bemalung ebendort Kulturveranstaltungen, wie beispielsweise die Reihe „Schonungslos Retro“ des gemeinnützigen Vereins „urbanophil.net – Netzwerk für urbane Kultur e.V.“ statt (urbanophil 2010).

Ob die von der Schloss-Turm GmbH zugesicherte Entfernung der Bilder im Jahr 2011 tatsächlich keine Schäden an der Fassade hinterlässt, muss abgewartet werden.





# **<sup>3</sup> DENKMALPFLE- GERISCHER BEWER- TUNG**

---

# DENKMAL- PFLEGERI- SCHE BE- WERTUNG

Die Denkmaldebatte um die Architektur und den Städtebau der Nachkriegszeit hat sich zuletzt intensiviert. Abrissplanungen von Gebäuden der 1950er- und 60er-Jahre, wie beispielsweise das Ahornblatt in Berlin, der Hannoveraner Landtag, das Schimmelpfeng-Haus in Berlin oder die Beethovenhalle in Bonn haben eine Vielzahl von öffentlichen Diskursen über den Wert der als Nachkriegsmoderne beschriebenen Architekturepoche ausgelöst. In Zeitungen und Zeitschriften mehren sich kritische Artikel (exemplarisch Güntner 2010, Schulz 2010 oder Mazzoni 2010); es bilden sich immer häufiger Bürgerinitiativen, die sich für den Erhalt der Gebäude einsetzen (bspw. „Steh Auf! Initiative Bürgerbeteiligung Landtag“ (Hannover)<sup>19</sup> oder „Rettet das Nitribitt-Haus und den Turmpalast“ (Frankfurt)<sup>20</sup>).

Doch dabei liegt der Fokus bisweilen auf den Bauten der tatsächlichen Nachkriegsmoderne, also solchen, die einen modernistischen Gedanken verfolgen. Der Verkehrsknoten Steglitz – wenngleich seine Planung in den 1960er Jahren begann – lässt einen solchen Gedanken nicht erkennen, so dass er sich weder ideologisch, stilistisch noch funktionell als Bauwerk der Nachkriegsmoderne kategorisieren lässt. Doch obgleich im wörtlichen Sinne „post-modern“, ist er keineswegs der Postmoderne zuzuordnen. Er befindet sich somit in einer bislang noch nicht mit einem eigenen Namen versehenen Architekturepoche – einer Lücke zwischen Nachkriegsmoderne und Postmoderne. Eine Nachnachvorpostära womöglich? Eine Namensfindung kann an dieser Stelle nicht geleistet werden und bleibt daher unversucht, doch für eine differenzierte Auseinandersetzung erscheint es unerlässlich, diese Epoche klar benennen zu können. Denn der fehlende Name ist dabei Spiegelbild für die bislang fehlende Aufmerksamkeit und birgt dabei eine große Gefahr für Bauwerke dieser Zeit. Mittlerweile sind viele Gebäude der 1970er-Jahre sanierungsbedürftig und werden durch die fehlende Inwertsetzung und Sensibilisierung oft ohne Problembewusstsein entstellt oder abgerissen. Häufig wird dieser Prozess von einer ohnehin negativen öffentlichen Rezeption der Architektur und des Städtebaus dieser Zeit begleitet, so dass es nur selten einen kritischen Diskurs über entsprechende Maßnahmen gibt. Kaum ein Bauwerk dieser Zeit wurde bislang unter Denkmalschutz gestellt,

---

19 <http://buengerbeteiligung-landtag.de>

20 <http://www.facebook.com/group.php?gid=230067618143&v=wall>



obgleich die für die Unterschutzstellung notwendigen Zeitgrenzen in der Regel bereits überschritten wurden.

Aus diesem Grund soll am Beispiel des Verkehrsknoten Steglitz die Schutzwürdigkeit von Gebäuden oder Anlagen dieser Bauepoche nachgewiesen werden.

Dieses Kapitel folgt dabei den Kriterien des Berliner Landesdenkmalschutzgesetz, wonach ein Baudenkmal als schutzwürdig eingestuft wird, wenn seine „Erhaltung wegen der geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder städtebaulichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit liegt.“ (DSchG Bln § 2 (2), Satz 1)

## **GESCHICHTLICHE BEDEUTUNG**

Der Verkehrsknoten Steglitz ist ein Symbol der West-Berliner Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik. Die Regime beider Seiten Berlins nutzten die Stadt als Schaufenster für die Demonstration der eigenen Fortschrittlichkeit. Architektur und Städtebau wurde dabei eine besondere Rolle zugemessen, da sich durch Bauprojekte die Modernität der eigenen gesellschaftlichen Vision besonders eindrucksvoll präsentieren ließ. Insbesondere die Wohnungsfrage war dabei von großer Bedeutung. Da im Nachkriegsstädtebau in der Tradition der Moderne die Wohn- und Arbeitsstätten möglichst voneinander getrennt wurden, ging mit diesen Planungen auch eine monozentrisch auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Verkehrsplanung einher. Straßenbahnen wurden im Westteil der Stadt vollständig abgeschafft und im Ostteil nur auf Grund des Ressourcenmangels beibehalten. Der Straßenraum einer Großzahl an Straßen Berlins wurde zugunsten des motorisierten Individualverkehr (MIV) und zulasten des Fußverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs verändert. Zusätzlich wurden insbesondere in West-Berlin umfangreiche Autobahnplanungen initiiert.

Der Verkehrsknoten Steglitz ist ein Produkt dieser Straßenverkehrsplanung, die trotz fehlender Planungshoheit eine gesamtstädtische Gültigkeit beanspruchte. Die im Planungsprozess erstellten Verkehrsprognosen waren somit zur Bauzeit gänzlich unrealistisch und haben sich auch nach der Wiedervereinigung der Stadt nicht bewahrheitet. Dieser Umstand ist dabei aus denkmalpflegerischer Perspektive besonders interessant. Die Verkehrsplanung West-Berlins aber insbesondere die Autobahnplanung oblag in dieser Zeit nicht allein wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Stattdessen war die individuelle Mobilität in der von einer Mauer umschlossenen Stadt Ausdruck von Freiheit und somit eine gesellschaftliche Vision. Die West-Berliner Straßenplanung war somit ein Versprechen des Landes an seine Bewohner, diese Freiheit zu bewahren und darüber hinaus zu erweitern. Dazu entstand eine Vielzahl an verkehrlich nicht notwendigen, mitunter irrationalen Straßenprojekten, wie es im Falle des Steglitzer Abzweigs mit der Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße besonders deutlich wurde. Diese Mobilitätsfantasie wurde am Verkehrsknoten Steglitz durch das Turmrestaurant auch baulich manifestiert. Der Turm wurde längs zur Hochstraße ausgerichtet, so dass die Hauptblickrichtung aus den beiden oberen Geschossen des Turms auf das Steglitzer Kreuz und die Westtangente fällt. In der unteren Ebene des Turms wird der Blick der Besucher durch die nach Außen geneigten Fenster zudem besonders stark auf den Fly-Over gelenkt. Der Ausblick auf den Autoverkehr als Erholungserlebnis bei Kaffee und Kuchen diente somit als Teil der Inszenierung dieser multidimensionalen Verkehrsanlage.

# DENKMAL- PFLEGERI- SCHE BE- WERTUNG

Allerdings wurde die Autobahnplanung nicht vervollständigt. Zudem wurden den Berliner Stadtautobahnen in erheblichem Maße zu hohe Verkehrsmengen prognostiziert. Dadurch offenbart der Blick vom Turm eine seltsame Leere, durch die die Überdimensioniertheit und Irrationalität der gesamten Planung besonders deutlich bezeugt wird.

Ähnlich verhält es sich auch mit der U-Bahnplanung, die am Verkehrsknoten Steglitz umgesetzt wurde. Die U-Bahn wurde als einziges mit dem Auto in Bezug auf Modernität ebenbürtiges Verkehrsmittel begriffen. Und so ist der U-Bahnhof Schloßstraße Sinnbild für eine auch in Bezug auf Überdimensioniertheit und Irrationalität mit der Autobahnplanung ebenbürtige U-Bahnplanung. Die U10 wurde trotz fehlender Planungshoheit mit einer Trasse von Lichterfelde nach Weißensee geplant. Zudem war die parallele Trassierung zur S-Bahnlinie 1 ein Produkt politischer Forderungen, die mit Boykottaufrufen gegen die von der Deutschen Reichsbahn betriebene Berliner S-Bahn überhaupt erst eine solche U-Bahnplanung notwendig erscheinen ließen. Anders als beispielsweise am U-Bahnhof Rathaus Steglitz oder Innsbrucker Platz, wo die Bauvorleistungen für die U10 nicht öffentlich zugänglich und auch nicht Teil einer wahrnehmbaren Gesamtanlage sind, ist diese Planung am U-Bahnhof Schloßstraße durch die Doppelgeschossigkeit und den ursprünglich geplanten Richtungsbetrieb sicht- und erlebbar.

Der Verkehrsknoten Steglitz eignet sich daher als ein Denkmal für die unvollendete weil irrationale Verkehrsplanung West-Berlins, die mit einem Mobilitätsversprechen die Freiheit der Bewohner einer vom politischen Feind umzingelten Stadt symbolisch und städtebaulich hervorzuheben versuchte.

## KÜNSTLERISCHE BEDEUTUNG

Wie im vorangegangenen Kapitel gezeigt werden konnte, ist die Gestaltung des Verkehrsknotens Steglitz von hoher Qualität. Die konsequente Umsetzung des Gestaltungskonzepts in allen drei Anlagenteilen stellt eine erfahrbare gestalterische Einheit her, durch die die funktionale Einheit der Anlage dem Nutzer verständlich wird.

Ralf Schülers und Ursulina Schüler-Wittes Werk in Berlin ist bislang kaum beachtet worden. Selbst ihr Hauptwerk, das Internationalen Congress Centrum Berlin (ICC) erfährt

vorrangig Aufmerksamkeit, wenn eine Abrissdebatte geführt wird. Allerdings sind sowohl das Turmrestaurant Steglitz, als auch das ICC Landmarken Berlins, die einen hohen Bekanntheitsgrad genießen.

Im Portfolio der beiden Architekten nimmt der Verkehrsknoten Steglitz und insbesondere das Turmrestaurant als ihr Erstlingswerk eine besondere Stellung ein. Die bei der Gestaltung des Turmbaus erfolgte Betonung von Konstruktion und Gebäudetechnik, der Einsatz neuer Materialien wie poliertem Sichtbeton und Eternit sowie die sehr plastische Formensprache finden sich in weiterentwickelter Form ebenfalls in der Gestaltung des ICC wieder. Der Turmbau muss eindeutig als für die Architekten stilbildendes Projekt angesehen werden, das für die Entstehung ihres Hauptwerks von herausragender Bedeutung war.

Neben der Bedeutung für die Entwicklung des Architekturstils von Schüler/Schüler-Witte ist der Verkehrsknoten Steglitz zudem ein wichtiger, weitgehend bauzeitlich erhaltener Vertreter der oben beschriebenen, bislang namenlosen Architekturepoche der 1970er Jahre. In Farbgebung und eingesetzten Materialien ist die Anlage ein typischer Vertreter der Architekturepoche und vergleichbar mit Bauwerken wie dem Gebäude des Diesterweg-Gymnasiums in der Putbusser Straße in Berlin-Wedding, dem U-Bahnhof Fehrbelliner Platz oder dem Checkpoint Bravo in Dreilinden. Auch in Bezug auf die Soft-Edge-Formensprache ist der Verkehrsknoten eine für die Bauepoche typische Anlage. Allerdings genießt der Turmbau und insbesondere dessen vertikale Integration mit den anderen Anlagenteilen Seltenheitswert, die neben der künstlerisch-gestalterischen Einzigartigkeit zudem auch einen wichtigen Aufschluss auf die historische Knappheit von Baufläche in West-Berlin gibt.

## **WISSENSCHAFTLICHE BEDEUTUNG**

Die hier vorliegende Arbeit ist die erste explizit auf diese Anlage ausgerichtete wissenschaftliche Untersuchung. Darüber hinaus sind zuletzt vermehrt Artikel in Fachzeitschriften (bspw. Brinkmann 2004) erschienen, die u. a. auch den Turmbau thematisieren. Zudem ist der Turmbau in nahezu allen Berliner Architekturführern vertreten (bspw. Rave et. al 1981, Wörner et. al 2001, Brendgens/König 2003). Des Weiteren findet die Anlage auch zunehmend Beachtung bei wissenschaftlichen Diskussionsveranstaltungen und Ausstellungen (bspw. die Ausstellung „Megastructure Reloaded“ im Winter 2008 in Berlin).

## **STÄDTEBAULICHE BEDEUTUNG**

Der Verkehrsknoten Steglitz entfaltet auf Grund des Fly-Overs eine wichtige raumbildende Wirkung für die Schloßstraße und die Schildhornstraße. Durch den Bau der Hochstraße entstanden völlig neue Räume, Straßenzüge und Plätze, die als repräsentative Vertreter des Städtebaus der 1970er Jahre angesehen werden können. Zudem bilden der Verkehrsknoten Steglitz und insbesondere der Turmbau eine wichtige städtebauliche Landmarke für den gesamten Stadtteil Steglitz, der zudem die geographische Mitte der Einkaufsmeile Schloßstraße betont. Der Turm ist dabei von weither sichtbar und prägt somit nachhaltig die Stadtsilhouette Südwest-Berlins. Während diese Wirkung durch ein Zusammenspiel von Form und Farbe erzielt wird, wurde im Frühjahr 2010 der Stellenwert der roten Farbgebung besonders deut-

# DENKMAL- PFLEGERI- SCHE BE- WERTUNG

lich, als im Zuge des „Turmkunst“-Projekts die Eternit-Fassadenelemente mit Streetart besprüht wurden. Die unruhigen Bilder führten dazu, dass der Turm vor dem ebenfalls unruhigen Hintergrund der umgebenden Dachlandschaft kaum mehr von der Ferne wahrgenommen werden konnte.

Der Verkehrsknoten Steglitz erfüllt somit mehrere Aspekte der städtebaulichen Bedeutung der Schutzwürdigkeit im Sinne des Denkmalschutzes.

## DENKMAL BIERPINSEL

Es konnte gezeigt werden, dass der Verkehrsknoten Steglitz mehrere Kategorien der Denkmalschutzwürdigkeit erfüllt. In der Anlage ist noch die Mehrzahl der bauzeitlichen Gestaltungselemente erhalten. Allerdings gingen zu Beginn der 1990er Jahre bereits einige wichtige Details wie die Bushaltestellenwartehäuschen auf der Hochstraße verloren. Zudem hat die BVG im November 2009 die Hostalit-Z-Verkleidungen und -Schalensitzbänke auf den Bahnsteigen des U-Bahnhofs entfernt. Angesichts der von Seiten der BVG angekündigten umfassenden Sanierung des U-Bahnhofs in den Jahren 2012/13 erscheint eine Unterschutzstellung des U-Bahnhofs als vordringlich notwendige Maßnahme. Durch die Unterschutzstellung könnten die bislang nahezu vollständig erhaltenen bauzeitlichen Details bewahrt werden und zudem die Wiederanbringung der Sitzbänke erreicht werden, die ein wichtiges Gestaltungsdetail darstellen.

Wenngleich als temporäres Projekt angelegt, muss auch das „Turmkunst“-Projekt als aus denkmalpflegerischen Perspektive abzulehnende Veränderung der Fassadengestaltung angesehen werden. Eine Unterschutzstellung des Turms könnte eine Rechtsverbindlichkeit für die tatsächliche Entfernung der Bemalung im Jahr 2011 herstellen.

Da der Innenraum des Turms nicht von Schüler/Schüler-Witte gestaltet wurde und somit nicht Teil des gestalterischen Gesamtkonzepts gewesen ist, können die Gastronomieflächen weiterhin flexibel an den jeweiligen Nutzer und dessen gastronomisches Konzept angepasst werden. Ein Denkmalschutz für den Turm erscheint auch vor der aktuell intensiv geführten Debatte um energetische Sanierung von Bauten der Nachkriegszeit vonnöten, da eine nachträgliche Verkleidung der Eternit-Fassadenelemente mit Dämmmate-

rialien eine substantielle Zerstörung der Gebäudegestaltung zur Folge hätte. Allerdings stellt der energieeffiziente Betrieb des Turmbaus durch die unzureichend isolierte Fassade sowie die fest mit dem Gebäude verbundene, überalterte Klimazentrale eine erhebliche Herausforderung dar, die allerdings durch Maßnahmen im Innern des Gebäudes gelöst werden muss.

Wie im vorangegangenen Kapitel gezeigt werden konnte, bilden der U-Bahnhof, die Hochstraße und der Turm eine funktionale und gestalterische Einheit. Es wird daher angeregt, den U-Bahnhof, die Hochstraße und den Turm als Gesamtanlage im Sinne von § 2 (3) DSchG Bln<sup>21</sup> unter Denkmalschutz zu stellen. Der Verkehrsknoten Steglitz, das Erstlingswerk der Architekten Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte, ist eine für seine Bauzeit typische und dennoch sehr ungewöhnliche Anlage, die bislang nur wenig fachöffentliche Beachtung erfahren hat. Zwar gibt es seit 1995 mit dem Betriebsgebäude des Hafenbahnhofs „Alte Süderelbe“ in Hamburg ein baukonstruktiv eindeutig dem Bierpinsel entlehntes Bauwerk (Röfer/Stellfeld 1997: 220), darüber hinaus erfuhr der Turm allerdings kaum Aufmerksamkeit und hatte keine Nachahmer. Dadurch hat es bislang keinen öffentlichen Diskurs um den Denkmalwert und die Schutzwürdigkeit dieser multidimensionalen Verkehrsanlage, deren einzelne Gebäude durch den skulpturalen Turmbau vertikal miteinander verbunden werden, gegeben.

---

21 „Ein Denkmalbereich (Ensemble, Gesamtanlage) ist eine Mehrheit baulicher Anlagen einschließlich der mit ihnen verbundenen Straßen und Plätze sowie Grünanlagen und Frei- und Wasserflächen, deren Erhaltung aus in Absatz 2 genannten Gründen im Interesse der Allgemeinheit liegt, und zwar auch dann, wenn nicht jeder einzelne Teil des Denkmalbereiches ein Denkmal ist. Auch Siedlungen können Denkmalbereiche sein.“  
DSchG Bln § 2 (3)





## **<sup>4</sup> FAZIT & AUSBLICK**

---

# FAZIT & AUSBLICK

Die Architektur und der Städtebau zwischen Nachkriegsmoderne und Postmoderne, in die der Verkehrsknoten Steglitz fällt, erfahren bisweilen kaum Aufmerksamkeit. Dabei finden sich insbesondere in West-Berlin eine große Anzahl an Gebäuden, Quartieren und Stadträumen dieser Zeit. Die Architekten und Stadtplaner, wie Georg Heinrichs, Rolf Rave, Werner Düttmann oder eben Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte sind weitgehend unbekannt – obwohl vielen ihre Gebäude bekannt sind. Das Fehlen eines eigenen kunstgeschichtlichen Namens für diese Stilepoche ist Ausdruck der bislang fehlenden Inwertsetzung und Wertschätzung von Bauwerken dieser Zeit. Dabei sind diese Bauten mittlerweile stark sanierungsbedürftig und sind somit von Entstellung oder Abriss gefährdet.

Die hier vorliegende Arbeit hat den Versuch unternommen, durch die Nachzeichnung der Entstehungsgeschichte der Anlage, der Entwurfsgeschichte und den Gestaltungsstudien und einer anschließenden denkmalpflegerischen Bewertung einen wissenschaftlichen Beitrag zur Debatte um Wert und Wertschöpfung eines Bauwerks der 1970er Jahre zu leisten. Anhand umfangreicher bauzeitlicher Dokumente und Interviews mit den Architekten konnte die hohe künstlerisch-gestalterische und technisch-funktionale Qualität des Anlage nachgewiesen werden.

Die Hochstraße hat bereits zu Beginn der 1990er Jahre umfangreiche Umgestaltungen erfahren, die – obgleich von denselben Architekten entworfen – einen Fremdkörper in der ansonsten erlebbaren, einheitlichen Gestaltung der drei Anlagenteile darstellt. Der U-Bahnhof soll in den Jahren 2012/13 umfassend saniert werden – mit unbekanntem Ergebnis für die bauzeitlichen Gestaltungsdetails. Trotz Zusage der BVG, die „1970er-Architektur“ zu erhalten, muss befürchtet werden, dass bei fehlendem Denkmalschutz durch Unwissenheit und mangelnder Wertschätzung wichtige Gestaltungsdetails verloren gehen werden. Der Turmbau ist noch in einem weitestgehend bauzeitlichen Zustand. Seine Fassade wurde allerdings im April und Mai 2010 im Rahmen eines temporären Kunstprojekts bemalt. Zudem stellen sich den neuen Betreibern große Herausforderungen in Fragen der energetischen Sanierung.

Eine Debatte um die Schutzwürdigkeit der Gesamtanlage ist also zeitnah vonnöten. In der hier vorliegenden Arbeit wird dabei klar Position für eine Unterschutzstellung als Ge-

samtanlage im Sinne des § 2 (3) DSchG Bln bezogen. Es konnte nachgewiesen werden, dass sowohl die Einzelbauwerke, als auch die Gesamtanlage eine Vielzahl der zur Unterschutzstellung notwendigen Denkmalkriterien erfüllt werden.

Trotz der Forderung nach einer sofortigen Unterschutzstellung muss offen über die Zukunft von solchen Anlagen nachgedacht werden. So hat der Fly-Over über die Schloßstraße, der einst als Stummel einer nie gebauten Autobahnverbindung zwischen Steglitzer Kreuz/Westtangente und Steglitzer Abzweig/BAB 104 entstand, aus verkehrlicher Perspektive keine Notwendigkeit und stellt eine unnötige und nicht mehr zeitgemäße Nutzung städtischen Raumes dar. Während ein Abriss im Sinne des oben geforderten Denkmalschutzes keine erstrebenswerte Lösung darstellt, sollte eine Diskussion um eine Umnutzung solcher Räume angestoßen werden. Ein erster Beitrag dazu wurde im Juni und Juli 2010 in einem internationalen, interdisziplinären Workshop an der TU Berlin erarbeitet (Roskamm/Flecken 2010).



## **<sup>5</sup> QUELLEN**

---

# LITERA- TURVER- ZEICHNIS

Bogner, Dieter [Hrsg.] (2003): *A Friendly Alien – Ein Kunsthaus für Graz*. Hatje Cantz Verlag Ostfildern-Ruit.

Bongiorno, Biagia (2007): *Die Bahnhöfe der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin*. Herausgegeben vom Landesdenkmalamt Berlin. Michael Imhof Verlag Petersberg.

Braun, Michael (2007): *Über 100 Jahre Bahntunnelbau in Berlin unter Gewässern in „Berliner Bauweise“*. In: Bautechnik Heft 3/2007.

Brendgens, Guido/König, Norbert (2003): *Berlin Architektur*. Jovis Verlag Berlin.

Brinkmann, Ulrich (2004): *Bier trinken über dem städtischen Chaos*. In: archithese, Heft 3/2004, S. 60-63.

Bülow, Heinz (1974): *U-Bahnlinie 9 in Steglitz betriebsbereit – Rückblick und Vorschau*. In: Berliner Bauwirtschaft, Heft 18/1974, S. 458-464.

Conrad, Ulrich (2008): *Planungen der Berliner U-Bahn und anderer Tunnelstrecken*. Bernd Neddermeyer Verlag Berlin.

Dobberke, Cay (2010): *Sprühlingsgefühle am Bierpinsel*. In: Der Tagesspiegel vom 3. April 2010.

Foljanty, Lukas/Hoffmann, Oliver/Hornbogen, Marie-Luise/Köhler, Jakob/Stanonik, Dominik (2009): *Machbarkeitsstudie – Straßenbahnverbindung zwischen Alexanderplatz und Rathaus Steglitz*. Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin.

Geist, Jonas (2000): *Ein erinnernder Gang zurück in die Arme der Technischen Universität Berlin*. In: Schwarz, Karl [Hrsg.]: 1799-1999 – Von der Bauakademie zur Technischen Universität Berlin – Geschichte und Zukunft. S. 270-287.

Goltz, Heinz (1975): *Der „Steglitzer Kreisel“ – auch ein Verkehrszentrum. Großzügige Umsteigeanlage zwischen Omnibus und U-Bahn*. In: Verkehr und Technik, Heft 9/75, S. 349-351.

Güntner, Joachim (2010): *Die dritte Zerstörung – Auf die Liquidation von Nachkriegsbauten folgt nicht unbedingt eine bessere Architektur – Widerstand regt sich*. In: Neue Züricher Zeitung vom 8. April 2010.

Herbst, Fritz (1971): *Zur Planung der neuen Streckenabschnitt der U-Bahnlinien 7 und 9*. In: Straße Brücke Tunnel, Heft 1/71, S. 4-10.



Hübscher (1971): *Vermerk VI cA 7 – 6648/3.72 vom 25. Februar 1971 bezüglich der Gestaltung der Treppenanlagen zur Hochstraße durch die Architektengemeinschaft Schüler/Schüler-Witte.*

Institut für Gesellschaft und Kommunikationsplanung und Versammlungsstättenforschung (1976): *Informationsschrift zum Turmbauwerk in Berlin-Steglitz.*

Jürgens, Isabell (2010): *Bierpinsel-Architekten klagen gegen Kunstaktion.* In: Berliner Morgenpost vom 17. März 2010.

Latenser, Klaus (1972): *Statische Berechnung für Turmrestaurant Steglitz.* Ingenieurbüro Prof. Dipl.-Ing. Manfred F. Manleitner.

Martin, Dieter/Krautzberger, Michael (2006): *Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege.* C.H. Beck München.

Mazzoni, Ira (2010): *Abrissunternehmen Moderne.* In: Süddeutsche Zeitung vom 18. Februar 2010.

o.A. (1973): *Turm-Restaurant in Steglitz ruht, bis weiteres Geld eintrifft.* In: Der Tagesspiegel, Datum unbekannt.

o.A. (1976): *Berliner Millionär macht Bierpinsel zum Russen-Lokal.* In: B.Z. vom 21. November 1975.

Peter Güttler, Werner Peinecke, Carl Hans Riechert (1979): *Liste der U-Bahn-Bauten nach 1945.* In: Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin [Hrsg.]: *Berlin und seine Bauten. Teil X, Band B: Anlagen und Bauten für den Verkehr (1) Städtischer Nahverkehr.* Wilhelm Ernst & Sohn Verlag Berlin. S. 147-166.

Raabe, Mathias (2002): *Der Bierpinsel hat einen neuen Besitzer – Wahrzeichen der Schlossstraße wird saniert.* In: Berliner Zeitung vom 6. Mai 2002.

Rave, Rolf/Knöfel, Hans-Joachim/Rave, Jan (1981): *Bauten der 70er Jahre in Berlin.* Kiepert Verlag Berlin.

Röfer, Michael/Stellfeld, Rüdiger (1997): *Hafenbahnhof „Alte Süderelbe“ – Ein High-Tech-Signal für den Hamburger Hafen.* In: Die Bauverwaltung + Bauamt & Gemeindebau, Heft 5/1997, S. 220-222.

Roskamm, Nikolai/Flecken, Ursula (2010): *Flyover Bierpinsel: Post-Oil-Megastructure-Designing – Results of the Urban Design Workshop 2010.* Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin.

Rümmler, Rainer (1970): *Schreiben von VI b an VI c A 7 vom 12. November 1970 bezüglich Auftragserteilung für die Gestaltung der Treppenzugänge zur Hochstraße an Schüler/Schüler-Witte.*

Rümmler, Rainer (1972): *Stadtautobahnanschlusstelle Steglitz – Steglitzer Kreuz.* In: Berliner Bauwirtschaft, Heft 1/1972, S. 12-13.

Schmidt, Marianne (1978): *Ein Mann und seine Welt. Der Berliner Architekt Ralf Schüler – Mit Volldampf gegen die Norm.* In: LUI (dt. Ausgabe), Heft 11/1978, S. 11-24.

# LITERATURVERZEICHNIS

Schüler, Ralf (1969a): *Städtebauliche Bestandsaufnahme in Berlin-Steglitz: Vorschlag für die Umwandlung der Schloßstraße in einen Fußgängerbezirk zwischen Rathaus Steglitz und Walther-Schreiber-Platz; die Möglichkeiten für eine neue Verkehrsführung sind vorhanden.* In: Bauwelt 15/1969, S. 492.

Schüler, Ralf (1969b): *Knotenpunkt Schildhornstraße.* In: Bauwelt, Heft 15/1969, S. 490-491.

Schüler, Ralf/Witte, Ursulina (1964): *Schautafeln mit Zeichnungen und Text zum Wettbewerbsentwurf für den U-Bahnhof Blissestraße.*

Schüler, Ralf/Witte, Ursulina (1967): *Fotografien und handschriftliche Notizen zum gastronomischen Angebot in der Schloßstraße.*

Schüler, Ralf/Schüler-Witte, Ursulina (1990): *Aktennotiz 1/14515 vom 7. Dezember 1990 bezüglich des Gutachtens zur Sanierung und Umbaumaßnahmen im Bereich der Hochstraße – Schildhornstraße – Schloßstraße.*

Schüler, Ralf/Schüler-Witte, Ursulina (1991): *Aktenvermerk 1/16105 vom 26. Februar 1991 bezüglich des Gutachtens zur Sanierung und Umbaumaßnahmen im Bereich der Hochstraße – Schildhornstraße – Schloßstraße.*

Schüler, Ralf/Schüler-Witte, Ursulina (1993): *Brief an das Gartenbauamt des Bezirks Steglitz vom 15. Juni 1993.*

Schulz, Bernhard (2010): *Ein Jahrzehnt wird Geschichte – Abreißen oder erhalten? Wie die Architektur der sechziger Jahre Deutschland bis heute prägt.* In: Der Tagesspiegel vom 6. April 2010.

Schwedler, Rolf (1964a): *Teilnahmebedingungen zum allgemeinen Bauwettbewerb für den Ausbau des Untergrund-Bahnhofes „Blissestraße“ in Berlin-Wilmersdorf. Niederschrift vom 24. März 1964.*

Schwedler, Rolf (1964b): *Bauwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Ausbau des Untergrund-Bahnhofes Blissestraße in Berlin-Wilmersdorf.* In: Bauwelt, Heft 14/1964, S. 368.

Seidel, Ernst (1990): *Das Abenteuer „Autobahnüberbauung“: Vom Grundstückskauf bis zur Veräußerung der baureifen Planung an die DEGEWO.* In: Seidel, Ernst/Bertelsmann, Wolf (Hrsg.): *Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße – Vom Abenteuer, das Unmögliche zu wagen...* Sabine Konopka Verlag, Berlin, S. 8-15.

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1964c): *Vermerk zum Architektenwettbewerb „Ausbau des U-Bahnhofes Blissestraße in Berlin-Wilmersdorf“ vom 26. August 1964.*

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1962): *Stadtautobahn Berlin. Informationsbroschüre.*

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1964a): *Protokoll über die Tagung des Preisgerichts Allgemeiner Bauwettbewerb für den Ausbau des U-Bahnhofes Blissestraße in Berlin-Wilmersdorf, Sitzung vom 25. August 1964.*

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1964b): *Vertraulicher Vermerk des Preisgerichts des Bauwettbewerbs für den Ausbau des U-Bahnhofes Blissestraße zum Wettbewerbsentwurf 0022 vom 25. August 1964.*

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1973): *Schreiben von SenBauWohn VII d B an VII b bezüglich der erbrachten Architektenleistung zum Entwurf von Treppenbauwerken zu den Autobus-Haltestellen auf der Hochbrücke über der Schloßstraße.*

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1974): *U-Bahnlinie 9 in Steglitz betriebsbereit. Informationsbroschüre.*

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1977): *Vermerk VII b D1 vom 28. April 1977 zur Brückenbenennung.*

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1980): *Berlin Baut 6 – 30 Jahre Bundesautobahnen. Informationsbroschüre.*

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1981): *Schreiben vom 1. Dezember 1981 an den Rechnungshof von Berlin bezüglich der Aufnahme der Joachim-Tiburtius-Brücke in den Jahresbericht über die Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung.*

Senator für Bau- und Wohnungswesen (1992): *Vermerk vom 1. Oktober 1990 zur Besprechung vom 21. September 1990 zum Rückbau der Treppenaufgänge.*

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2000): *ÜberBrücken. Informationsbroschüre.*

Stimmann, Hans (1981): *Autobahnüberbauung Schlagenbader Straße in Berlin.* In: *Bauwelt* Heft 18/181, S. 727-732.

urbanophil (2010): *Schonungslos Retro – urbanophil im Bierpinsel.*  
<http://www.urbanophil.net/index.php/projekte/urbanophil-im-bierpinsel>, Zugriff zuletzt am 28. April 2010.

Wolff-Grohmann, Hans (1963): *Brief an Senatsdirektor Grabert vom 12. August 1963.*

Wörner, Martin/Mollenschott, Doris/Hüter, Karl-Heinz/Sigel, Paul (2001): *Architekturführer Berlin.* Reimer Verlag Berlin.

# ABBIL- DUNGS- VERZEICH- NIS

NR.	SEITE	BESCHRIFTUNG	QUELLE
1	15	Modellfoto Bahnsteig U-Bahnhof Blissestraße (Wettbewerbsbeitrag)	Berlinische Galerie, Landesmuseum für Kunst, Fotografie und Architektur (BG)
2	16	Modellfoto Treppenzugang U-Bahnhof Blissestraße (Wettbewerbsbeitrag)	BG
3	18	Lageplan und Verortung wichtiger Gebäude	Eigene Darstellung; Kartengrundlage: ALK 2008
4	21	200 km-Ausbauplan der Berliner U-Bahn (Stand 1972)	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 1972
5	22	Neubauabschnitte des übergeordneten Straßennetzes (1968)	Senator für Bau- und Wohnungswesen, 1962 (siehe Literaturvz.)
6	24	Schnittzeichnung U-Bahnhof Schildhornstraße (23.12.1967)	BG
7	25	Modellfoto städtebaulicher Masterplan U-Bahnhof Schildhornstraße	BG
8	26	Städtebauliche Gesamtsituation, U-Bahnhof Schildhornstraße, Grundriss Straßenebene, 1.12.1967	BG
9	27	Städtebauliche Gesamtsituation, U-Bahnhof Schildhornstraße, Grundriss Hochstraßenebene, 1.12.1967	BG
10	28	Schnittzeichnung städtebaulicher Vorschlag zur Umgestaltung der Schloßstraße (1969)	BG
11	29	Skizze Bahnsteig U-Bahnhof Schloßstraße	BG
12	30	Modellfoto Haupttreppenzugang nördlicher Kopfbau	BG
13	31	Skizze Hostalit-Z-Sitzbänke	BG
14	32	Foto Medienträger (2010)	Lukas Foljanty
15	33	Foto Abfertigungskanzel U-Bahnhof Schloßstraße (vermutl. 1974)	BG
16	33	Foto Bahnsteig mit Wegeleitsystem	Berliner Verkehrsbetriebe, Archiv
17	34	Entwurfszeichnung Treppenbeleuchtung und Wegeleitsystem	BG
18	35	Trapezförmige Leuchtransparente (südlicher Kopfbau), Zustand 2010	Lukas Foljanty
19	35	Deckenuntersicht mit Leuchtring, nördlicher Kopfbau, westlicher Hauptzugang, Zustand 2010	Lukas Foljanty
20	36	Bauarbeiten zur Integration des nördlichen Treppenzugangs in das Wertheim-Kaufhaus	BG

NR.	SEITE	BESCHRIFTUNG	QUELLE
21	37	Zustand Treppenzugang vor C&A-Kaufhaus (Anfang 1990er-Jahre)	Berliner Verkehrsbetriebe, Archiv
22	38	Bullaugen, obere Bahnsteigebene (2010)	Lukas Foljanty
23	39	Wegeleitsystem (1974)	BG
24	40	Pavillons unter der Hochstraße (1976)	BG
25	43	Foto Joachim-Tiburtius-Brücke im Bau; Blick vom Steglitzer Kreuz	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Bauwerksbuch 12 038 c-f
26	44	Foto der fertiggestellten Joachim-Tiburtius-Brücke vor Beginn des Turmrestaurants	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Bauwerksbuch 12 038 c-f
27	44	Foto Deckenuntersicht der Joachim-Tiburtius-Brücke (2009)	Lukas Foljanty
28	45	Foto Trapezaufsätze auf den Aufgängen zur Bushaltestelle	BG
29	46	Foto Wartehäuschen Bushaltestelle auf Hochstraße (vermutl. 1976)	Berliner Verkehrsbetriebe, Archiv
30	47	Foto Abfahrtsrampe von 1993 (2010)	Lukas Foljanty
31	48	Foto Klinkerportale mit Stadt- und Bezirkswappen (2009)	Lukas Foljanty
32	48	Erste Skizze für den Turmbau (ca. 1967)	BG
33	49	Erste Skizze Wertheim-Café (ca. 1967)	BG
34	50	Schnittzeichnung Turmentwurf „Blüte“, Ansicht von Süden, 26.10.1968	BG
35	52	Schnittzeichnung Turmentwurf „Blüte“, Ansicht von Osten, 26.10.1968	BG
36	53	Fotokollage Turmentwurf „Blüte“	BG
37	54	Schnittzeichnung Turmentwurf „Krähennest“, Ansicht von Süden, 31.3.1969	BG
38	55	Schnittzeichnung Turmentwurf „Krähennest“, Ansicht von Osten, 31.3.1969	BG
39	56	Modellfoto Turmentwurf „Krähennest“	BG
40	57	Schnittzeichnung Turmentwurf „Krähennest“, Ansicht von Norden, 31.3.1969	BG
41	58	Schnittzeichnung Turmentwurf „Baum“, Ansicht von Süden, Varianten, ca. 1969	BG
42	59	Schnittzeichnung Turmentwurf „Baum“, Ansicht von Süden, Variante mit und ohne Bierbar, ca. 1969	BG
43	60	Schnittzeichnung Turmentwurf „Baum“, Ansicht von Norden, ca. 1970	BG
44	61	Perspektivzeichnung Turmentwurf „Baum“ für Imagebrochure	BG
45	62	Skizze mit roter Farbgebung, Ansicht von Westen, ca. 1971	BG
46	63	Fassadenkonstruktion, finale Version, Ansicht von Osten, 23.5.1975	BG
47	64	Skizze Fassadenelement, ca. 1971	BG
48	65	Aufzugskapazitäten im Vergleich, 1976	Institut für Gesellschaft und Kommunikationsplanung und Versammlungsstättenforschung (siehe Literaturvz.)
49	66	Foto Turm im Bau, ca. 1974	BG

# ABBIL- DUNGS- VERZEICH- NIS

NR.	SEITE	BESCHRIFTUNG	QUELLE
50	67	Foto Luftbild, ca. 1980	Günther Krüger
51	68	Innenansicht des Barbecue-Grills, ca. 1976	Landesarchiv Berlin, Nr. 193 962
52	69	Foto Street-Art-Aktion im Frühjahr 2010	Just, just.ekosystem.org





# Aktuelle Publikationen der Reihe Arbeitshefte des ISR



Nr. 75

Michael König

## Regionalstadt Frankfurt

Ein Konzept nach 100 Jahren Stadt-Umland-Diskurs in Berlin, Hannover und Frankfurt am Main

Die Suburbanisierung führt in Großstadtreionen zu erheblichen Stadt-Umland-Problemen, die erforderliche regionale Koordination scheitert aber meist an politischen Widerständen. Diese Arbeit untersucht die Probleme, Konflikte und Lösungen, mit dem Ergebnis, dass Großstadtreionen in einer Gebietskörperschaft existiert werden müssen. Drei solcher Vereinigungsprojekte (Berlin 1920, Frankfurt 1971, Hannover 2001) werden vorgestellt und der politische Wille der Landesregierung als entscheidender Faktor identifiziert. Aus den Fallbeispielen wird ein Entwurf für eine vereinte Stadtregion Frankfurt abgeleitet. Denn nur durch innere Befriedung und staatliche Unterstützung kann die Region ihre Energien auf den internationalen Metropolenwettbewerb konzentrieren.

2009, 224 S., zahlreiche Abb., ISBN 978-3-7983-2114-4

12,90 €



Nr. 74

Mathias Güthling

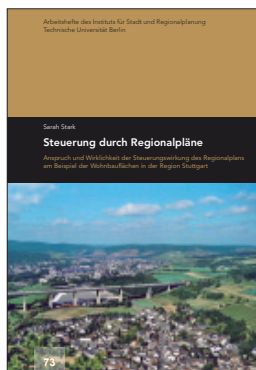
## Innerstädtische Brachflächen

Untersuchungen zur Umgestaltung von innerstädtischen Bahnflächen am Beispiel des Reichsbahnausbesserungswerkes Potsdam

Obwohl flächenhafte Bahnliegenschaften weit verbreitet als Potenziale der Stadtentwicklung gelten, haben zahlreiche Kommunen Schwierigkeiten bei der Umstrukturierung ehemaliger Ausbesserungswerke. Diese sind aufgrund ihrer früheren Nutzung und der zugehörigen Bebauungsstruktur gegenüber anderen entbehrlichen Bahnflächen von besonderer Charakteristik. Die vorliegende Arbeit untersucht, ob die brachgefallenen Flächen der Ausbesserungswerke für die betroffenen Städte doch eher Risiken und Belastungen als Chancen und Potenziale darstellen. Sind sie lediglich eine von vielen Flächenreserven oder kann dieser Typus von Bahnbrache einschließlich der prägenden Bebauung als wichtiger Baustein für die Stadtentwicklung fungieren?

2009, 221 S., zahlreiche farbige Abb. und Tabellen, ISBN 978-3-7983-2107-6

19,90 €



Nr. 73

Sarah Stark

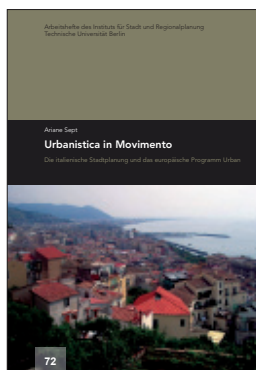
## Steuerung durch Regionalpläne

Anspruch und Wirklichkeit der Steuerungswirkung des Regionalplans am Beispiel der Wohnbauflächen in der Region Stuttgart

Das Ziel der Bundesregierung bis 2020 täglich nicht mehr als 30 Hektar Freifläche für Wohn- und Verkehrszwecke in Anspruch zu nehmen, soll durch die Landes- und Regionalplanung umgesetzt werden. Diese Arbeit geht der Frage nach, ob die Regionalplanung mit ihren Instrumenten dies leisten kann. Konkret werden die Instrumente zur Wohnflächensteuerung des Regionalplans 1998 der Region Stuttgart analysiert. Statistische Daten zur Wohnbauflächen- und Bevölkerungsentwicklung werden ausgewertet und durch ergänzende qualitative Interviews mit regionalen Experten interpretiert und bewertet. Im Ergebnis empfiehlt sich die Entwicklung flächensteuernder Instrumente mit absoluten Grenzwerten, soll das Ziel der Bundesregierung erreichen werden.

2009, 190 S., zahlreiche Abb. und Tab., ISBN 978-3-7983-2106-9

12,90 €



Nr. 72

Ariane Sept

## Urbanistica in Movimento

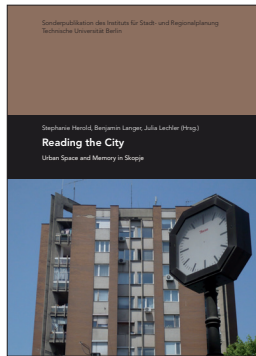
Die italienische Stadtplanung und das europäische Programm Urban

Anhand der europäischen Gemeinschaftsinitiative Urban untersucht die vorliegende Arbeit einerseits die zunehmende Bedeutung europäischer Integration für die Stadtplanung und andererseits den Wandel italienischer Stadtplanung seit Beginn der 1990er Jahre. Dabei geht es weniger darum, Problemlagen in italienischen Städten auszumachen und entsprechende Handlungsansätze vorzuschlagen, als vielmehr Prozesse der Stadtpolitik, Stadtplanung und Stadtentwicklung aus dem Blickwinkel einer externen Beobachterin abzubilden.

2008, 153 S., zahlreiche Abb., ISBN 978-3-7983-2087-1

15,90 €

# Sonderpublikationen



Stephanie Herold, Benjamin Langer, Julia Lechler (Hrsg.)

## **Reading the City** **Urban Space and Memory in Skopje**

The workshop "Reading the city" took place in Skopje in May 2009 and followed the hypothesis that every historical, political, and social development and trend is mirrored in the city's built environment. Cities, accordingly, consist of a multitude of layers of narratives and thus become an image of individual and collective memory. Investigating different sites of the city under this focus, the publication shows, how history is mirrored in the urban space of Skopje today, how it is perceived and constructed, and which historical periods influence the city's current planning discourse.

2010, 153 S., ISBN 978-3-7983-2129-8

**13,90 €**



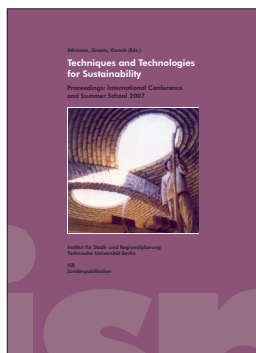
Adrian Atkinson, Meriem Chabou, Daniel Karsch (Eds.)

## **Stratégies pour un Développement Durable Local** **Renouveau Urbain et Processus de Transformations Informelles**

This document contains the output of a conference and action planning workshop that took place in Algiers over five days in early May 2007. The theme of the event was urban renewal with a focus on sustainable development. 62 participants attended the event from 13 countries in the framework of the URDN, sponsored and supported by the École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme of Algiers. Academics, professionals and government officials from architecture, planning and including the private development sector presented papers and discussed both the technical and institutional issues as to how planning systems and the redevelopment process can be more effective in addressing sustainability issues ranging from the supply of resources, through urban design to concern with appropriate responses to climatic and geographical considerations.

2008, 223 S., ISBN 978-3-7983-2086-4

**13,90 €**



Adrian Atkinson/Manuela Graetz/Daniel Karsch (Eds.)

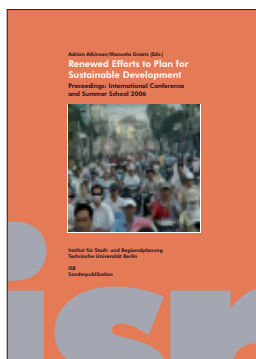
## **Techniques and Technologies for Sustainability** **Proceedings: International Conference and Summer School 2007**

This year's URDN Summer School, the fifth in the series, focused on techniques and technologies for sustainable urban development. The Summer School was introduced with presentations by the Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) and some 30 papers were then submitted and discussed by participants from 15 countries.

Current dynamics of urban development in the South suffer from problems of unsustainable supply of resources and removal of wastes. The papers thus focused on innovative approaches to improving on the management of urban resources and the infrastructure necessary to deliver these. These proceedings include all the papers and presentations where these were not accompanied by a paper, together with summaries of workshop discussions and introductions to the document as a whole and to the three major topic sections.

2007, 388 S., zahlreiche farbige Abb. und Tab., ISBN 978-3-7983-2085-7

**13,90 €**



Adrian Atkinson/Manuela Graetz (Eds.)

## **Renewed Efforts to Plan for Sustainable Development** **Proceedings: International Conference and Summer School 2006**

Cities are 'sprawling' into the surrounding countryside everywhere in the world. There is real concern that this pattern of development is not sustainable and that it is urgently necessary to find and then implement urbanisation patterns that will be sustainable for future generations.

This year's Summer School took as its topics: the analysis of exactly what is wrong with current planning systems that they are failing to address the problem of sprawl; what are available techniques to analyse and determine whether particular forms of urbanisation are sustainable or not; and how might we reformulate and implement planning systems that will effectively deal with the problems.

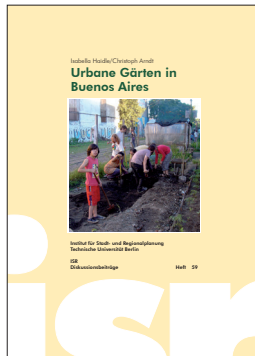
The last topic was seen as the most important aspect with the need for planning controls and participatory planning methods as needing urgently to be developed and instituted. In this way, 'good planning' can be interpreted as an essential component of 'good governance'.

2007. 361 S., zahlreiche Abb., ink. CD, ISBN 978 3 7983 2051 2

**13,90 €**

Das vollständige Programm finden sie unter [www.isr.tu-berlin.de](http://www.isr.tu-berlin.de)

# Aktuelle Diskussionsbeiträge



Nr. 59

Isabella Haidle, Christoph Arndt

## Urbane Gärten in Buenos Aires

Im Zuge der Modernisierung und Industrialisierung im letzten Jahrhundert geriet die Praxis des innerstädtischen Gemüseanbaus jedoch weitgehend aus dem Blickfeld der Stadtplanung. In der Realität verschwand sie niemals ganz, sondern bestand informell weiter. Erst die Krisen der Moderne bzw. das Ende des fordistischen Entwicklungsmodells haben weltweit zu einer intensiveren theoretischen Beschäftigung mit kleinteiligen, vor Ort organisierten, informellen Praxen geführt. Die Interaktion der GärtnerInnen mit der Stadtentwicklung und Stadtplanung rückt seit einigen Jahren ins Zentrum des Interesses. Die AutorInnen versuchen zwischen der Planung und den Ideen der GärtnerInnen zu vermitteln, indem sie mögliche Potenziale und Defizite der einzelnen Projekte aufzeigen und Unterstützungsmöglichkeiten formulieren.

2007, 204 S., zahlreiche Abb. und Tab., ISBN 978-3-7983-2053-6

15,90 €



Nr. 58

Guido Spars (Hrsg.)

## Wohnungsmarktentwicklung Deutschland

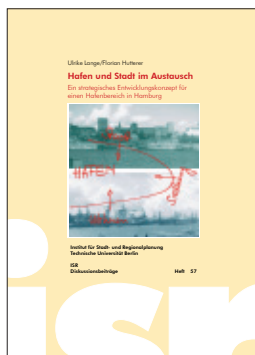
Trends, Segmente, Instrumente

Die Wohnungsmarktentwicklung in Deutschland ist zunehmend von Ausdifferenzierungsprozessen auf der Nachfrage- und der Angebotsseite geprägt. Die Teilmärkte entwickeln sich höchst unterschiedlich. Die Parallelität von Schrumpfung und Wachstum einzelner Segmente z.B. aufgrund > regionaler Bevölkerungsgewinne und -verluste, > der Überalterung der Gesellschaft, > der Vereinzelung und Heterogenisierung von Nachfragern, > des wachsenden Interesses internationaler Kapitalanleger stellen neue Anforderungen an die Stadt- und Wohnungspolitik, an die Wohnungsunternehmen und Investoren und ebenso an die wissenschaftliche Begleitung dieser Prozesse.

Mit Beiträgen von Thomas Hafner, Nancy Häusel, Tobias Just, Frank Jost, Anke Bergner, Christian Strauß, u.a.

2006, 313 S., zahlreiche Abb. und Tab., ISBN 3 7983 2016 0

13,90 €



Nr. 57

Ulrike Lange/Florian Hutterer

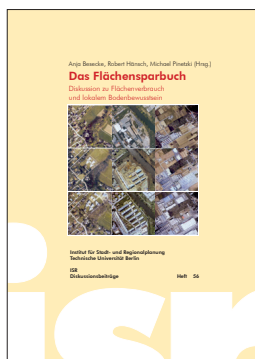
## Hafen und Stadt im Austausch

Ein strategisches Entwicklungskonzept für eine Hafenbereich in Hamburg

In den zentral gelegenen Hafenbereichen von Hamburg hat in den letzten Jahren ein Umwandlungsprozess eingesetzt, der noch immer andauert. Allgemein zurückgehende Investitionstätigkeit und die unsichere wirtschaftliche Entwicklung, sowie räumliche Besonderheiten des Ortes lassen Zweifel aufkommen, ob die viel praktizierte Masterplanung für eine Entwicklung der Hafenbereiche am südlichen Elbufer geeignet ist. Die vorliegende Arbeit schlägt daher eine Strategie der Nadelstiche vor. Für die Umstrukturierung dieses Hafenbereichs soll eine Herangehensweise angewendet werden, die sich die sukzessiven Wachstumsprozesse einer Stadt zu eigen macht. Durch Projekte als Initialzündungen und ausgewählte räumliche Vorgaben soll unter Einbeziehung wichtiger Akteure ein Prozess in Gang gebracht und geleitet werden, der flexibel auf wirtschaftliche, soziale und räumlich-strukturelle Veränderungen reagieren kann.

2006, 129 S., zahlreiche Abb. und Tab., ISBN 978-3-7983-2016-1

15,90 €



Nr. 56

Anja Besecke, Robert Hänsch, Michael Pinetzi (Hrsg.)

## Das Flächensparbuch

Diskussion zu Flächenverbrauch und lokalem Bodenbewusstsein

Brauchen wir ein „Flächensparbuch“, wenn in Deutschland die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung stagniert oder sogar rückläufig ist? Ja, denn trotz Stagnation der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung wächst die Inanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke. Dies läuft dem Ziel zu einem schonenden und sparsamen Umgang mit der Ressource Boden und damit dem Leitbild einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung entgegen. Das Gut „Fläche“ ist vielseitigen Nutzungsansprüchen ausgesetzt und dessen Inanspruchnahme ist aufgrund divergierender Interessen häufig ein Streitthema. Dieser Sammelband soll die aktuelle Diskussion aufzeigen, die auf dem Weg zu einer Reduktion der Flächenneuinanspruchnahme von den verschiedenen Akteuren geprägt wird. Dabei reicht der Blick von der Bundespolitik bis zur kommunalen Ebene und von der wissenschaftlichen Theorie bis zur planerischen Praxis.

2005, 207 S., zahlreiche Abb. und Tab., ISBN 3 7983 1994 4

15,90 €



Nr. 29

Nikolai Roskamm, Ursula Flecken (Hrsg.)

## **Fly over Bierpinzel: Post-Oil-City-Megastructure-Designing** Urban Design Workshop 2010

Die Idee ist es, am Ort des Berliner „Bierpinzel“ zwei unterschiedliche Perspektiven auf die Stadt zusammenzubringen: Zum einen die gebaute Megastruktur Bierpinzel/Flyover aus den frühen 1970er Jahren, die nicht nur ein Symbol einer auf Funktions- und Verkehrstrennung fokussierenden Planung darstellt, sondern auch Ausdruck eines noch ungetrübten Zukunftsoptimismus ist, mit dem sämtliche gesellschaftlichen Probleme als grundsätzlich durch Planung und Technik lösbar betrachtet wurden und Fortschritt und Ressourcen als unbegrenzt verfügbar erschienen. Zum anderen die mit dem Begriff „Post-Oil-City“ in den Blick genommene ökologische Debatte über die Zukunft der Stadt, die mit den Diskussionen zur „Nachhaltigkeit“ und dem „Klimawandel“ auch und vor allem dort dominant geworden ist, wo über Themen wie Stadtentwicklung und Stadtplanung verhandelt wird.

2010, 32 S., ISBN 978-3-7983-2281-3

**kostenloser download unter [www.isr.tu-berlin.de](http://www.isr.tu-berlin.de)**



Nr. 28

Birgit Peseke, Annekathrin Roscheck

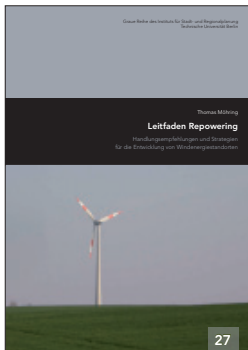
## **Der Weg in die Zukunft - Energetische Stadtplanung** Am Beispiel des ehemaligen Straßenbahndepots an der Heinrich-Mann-Allee in Potsdam

Die Stadtplanung steht vor neuen Herausforderungen: Der Klimawandel und seine Folgen sowie der verstärkte Schutz der Umwelt gewinnen wieder an Aktualität und Brisanz. Zudem zwingen steigender Energiebedarf und -verbrauch, einhergehend mit knapper werdenden fossilen Energieressourcen, zum Umdenken und der Anwendung umweltfreundlicherer Technologien.

Alternative Energieerzeugung sowie effizienterer Energienutzung im Städtebau gilt es auszuschöpfen, um eine Reduktion des fossilen Rohstoffbedarfs und somit auch des CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu erzielen. Hier liegen die Chancen für eine nachhaltige, ökologische Stadtentwicklung.

2010, 222 S., ISBN 978-3-7983-2206-6

**kostenloser download unter [www.isr.tu-berlin.de](http://www.isr.tu-berlin.de)**



Nr. 27

Thomas Möhring

## **Leitfaden Repowering** Handlungsempfehlungen und Strategien für die Entwicklung von Windenergiestandorten

Das Repowering, die aktuell einsetzende Entwicklungsstufe der Windenergie an Land, ist Chance und Konfliktstoff zugleich. Um den notwendigen Ausbau der Erneuerbaren Energien zu erleichtern und Konflikte zu vermeiden, wurden in der vorliegenden Arbeit wirtschaftliche, rechtliche und planerische Rahmenbedingungen sowie Meinungen von Akteuren analysiert und darauf aufbauend Handlungsempfehlungen entwickelt. Auf diese Weise konnten zu den Themen Windenergiepolitik, Landesplanung, Umwelt- und Immissionsschutz und lokale Strukturen konkrete Lösungsvorschläge entwickelt und vorgestellt werden.

2010, 102 S., ISBN 978-3-7983-2205-9

**kostenloser download unter [www.isr.tu-berlin.de](http://www.isr.tu-berlin.de)**



Nr. 26

Nikolai Roskamm, Stefan Höffken (Hrsg.)

## **Przy Bazantarni, Warsaw - Public Space and Gated Communities** Urban Design Workshop 2009

Im Workshop „Przy Bazantarni, Warsaw“ wurden von polnischen und deutschen Studenten im Mai/Juni 2009 Vorschläge für ein Gebiet im Warschauer Bezirk Natolin erarbeitet. Aufgabenstellung war, über die Funktion der Przy Bazantarni nachzudenken und räumliche Strategien zu entwickeln, ob und wie der dortige Freiraum zu einem benutzerfreundlichen öffentlichen Raum umgestaltet werden kann. Die meisten der in den letzten Jahren neue entstanden Wohngebiete in Warschau sind großräumig umzäunt und vehement vom öffentlichen Raum abgeriegelt. Der öffentliche Raum ist daher besonders in den nicht zentralen Bereichen enorm fragmentiert, die Wohnsiedlungen ergeben ein unzusammenhängendes Netz von kleineren und größeren Inseln im kaum noch städtisch anmutenden Umfeld.

2010, 46 S., ISBN 978-3-7983-2204-2

**kostenloser download unter [www.isr.tu-berlin.de](http://www.isr.tu-berlin.de)**

# Jahrbuch Stadterneuerung



2010

## Infrastrukturen und Stadtumbau

Das Jahrbuch Stadterneuerung 2010 beinhaltet in diesem Jahr den Schwerpunkt „Soziale und technische Infrastruktur im Wandel“. Die Rahmenbedingungen, der Stellenwert und der Zusammenhang von Infrastruktur und Stadterneuerung haben sich in den letzten Jahren gravierend verändert. Schrumpfende Städte, Rückbau, kommunale Haushaltsprobleme und der Niedergang sowie die Schließung von Einrichtungen, die in früheren Stadterneuerungsphasen mit öffentlichen Mitteln gefördert wurden, machen eine Neubewertung und eine differenzierte Bestandsaufnahme erforderlich, um neue Herausforderungen zu reflektieren. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels sind „bewährte“ Strukturen für Bemessung, Bau, Betrieb und Nutzung von Infrastrukturen im Kontext des Stadtumbaus in Frage gestellt. Neben diesem Schwerpunktthema werden Lehre und Forschung, theoretische und historische Aspekte der Stadterneuerung sowie auch neue Praxen im In- und Ausland in den Beiträgen thematisiert.

2010, 376 S., ISBN 978-3-7983-2230-1

20,90 €



2009

## Megacities und Stadterneuerung

Das Jahrbuch Stadterneuerung 2009 widmet sich dem Schwerpunkt Stadterneuerung und Stadtumbau in den rasch wachsenden Metropolen des Südens. Die wachsende Wohnungsnot, Elendsviertelentwicklung, Verkehrschaos, Umweltprobleme und Klimaschutz erfordern ein Umdenken und machen prekäre globale Abhängigkeiten auch für die „Erste Welt“ deutlich.

Die Beiträge in diesem Band beziehen sich neben theoretischen und historischen Aspekten der Stadterneuerung vor allem auf Einordnungen, Fallstudien und Handlungsansätze von Mega-Städten vor dem Hintergrund sehr unterschiedlicher Problemlagen und Akteurskonstellationen. Bisherige Muster und „bewährte“ Konzepte der Stadterneuerung und des Stadtumbaus werden durch die epochale Krise in Frage gestellt, und es gilt stärker denn je nach innovativen Konzepten der Bestandsentwicklungspolitik zu suchen, mit denen auf die weltweiten komplexen Herausforderungen reagiert werden kann. „Yes, we can?“

2009, 343 S., ISBN 978-3-7983-2134-2

18,90 €



2008

## Aufwertung im Stadtumbau

Stadtumbau wird häufig verkürzt mit Rückbau und Wohnungsabrissen gleichgesetzt. Dabei kann ein bedarfsgerechter Umbau im Bestand durchaus mit einer Aufwertung einhergehen, die im Stadtumbau eine völlig andere Richtung als etwa in der behutsamen Stadterneuerung einschlagen. Insbesondere in Neubaugebieten, die durch rückbaubedingte Auflöckerung gekennzeichnet sind, stellt sich die Frage, ob Aufwertung mehr bedeuten kann als die Herstellung besonders pflegeleichter und vielgestaltiger Freiflächen. Schon der Versuch, in den von Abwanderung betroffenen Quartieren den sozialen Zusammenhalt zu bewahren, stellt große Anforderungen an das Repertoire des Stadtumbaus. Häufig wird durch künstlerische Interventionen versucht, auf die grundlegenden Veränderungen im städtischen Zusammenleben hinzuweisen und zum Nachdenken anzuregen. Vor diesem Hintergrund wendet sich der Schwerpunkt dieses Bands an verschiedenen Stellen auch der Frage zu, welche Beiträge Kunst im Stadtumbau leisten kann.

2008, 462 S., ISBN 978-3-7983-2090-1

21,90 €



2006/07

## Stadterneuerung und Landschaft

Stadterneuerung und Stadtumbau sind aktueller denn je. Allerdings verändern sich die Gebietskulissen und es gilt verstärkt Kontexte der Quartiere gegenüber der Gesamtstadt wie der Stadtregion zu reflektieren. Stadt verbinden wir mit Urbanität, Stadterneuerung mit Revitalisierung von Teilbereichen der Stadt. Doch mit der inzwischen andauernden Abwanderung von Stadtbewohnern an die Peripherie, in die Stadtrandgebiete, „ins Grüne“, verlieren die Städte seit langem Bewohner, insbesondere Familien, die dem Leben im Eigenheim mit Garten gegenüber dem innerstädtischen Wohnen den Vorzug geben. Der Schwerpunkt in diesem Band wird mit „Stadterneuerung und Landschaft“ umrissen. Durch ihn werden neue praktische Strategien der Stadterneuerung aufgegriffen, die den genannten Herausforderungen gerecht werden sollen: Konzepte der Stadtreparatur wie der Stadtaufwertung, insbesondere der Innenstadt, sowie innenstadtnaher Bereiche, die stets Defizite an Grünflächen hatten. Zugleich geht es aber um Bestände an der Peripherie bzw. in der „Zwischenstadt“. Auch die Qualifizierung dieser Bereiche kann nur im Kontext einer Einbettung in grün- und landschaftsplanerische Konzepte erfolgen.

2007, 418 S., ISBN 978-3-7983-2029-1

19,90 €

Das vollständige Programm finden sie unter [www.isr.tu-berlin.de](http://www.isr.tu-berlin.de)



# Portrait des Instituts für Stadt- und Regionalplanung

---

Menschen beanspruchen in sehr unterschiedlicher Art und Weise ihren Lebensraum. Die damit verbundenen Auseinandersetzungen um verschiedene Nutzungsansprüche an den Boden, die Natur, Gebäude, Anlagen oder Finanzmittel schaffen Anlass und Arbeitsfelder für die Stadt- und Regionalplanung. Das Institut für Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin ist mit Forschung und Lehre in diesem Spannungsfeld tätig.

## **Institut**

Das 1974 gegründete Institut setzt sich heute aus sieben Fachgebieten zusammen: Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten, Bau- und Planungsrecht, Örtliche und Regionale Gesamtplanung, Planungstheorie, Städtebau- und Siedlungswesen, Stadt- und Regionalökonomie und Denkmalpflege gehören zu den Stützen des Studiums. Die zunehmende Auseinandersetzung mit ökologischen Belangen und Belangen des Geschlechterverhältnisses in der Planung führten zu einer Erweiterung der Ausbildung um Gender-Planning, Ökologie und Landschaftsplanung.

## **Studium**

Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin ist ein interdisziplinärer Bachelor-/Masterstudiengang. Die Studierenden lernen, bezogen auf Planungsräume unterschiedlicher Größe (vom Einzelgrundstück bis zu länderübergreifenden Geltungsbereichen) planerische, städtebauliche, gestalterische, (kultur-)historische, soziale, wirtschaftliche, ökologische Zusammenhänge zu erfassen, in einem Abwägungsprozess zu bewerten und vor dem Hintergrund neuer Anforderungen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte zu entwickeln.

## **Forschung**

Die Forschungsaktivitäten der Fachgebiete des ISR sind eingebettet in die fünf fakultätsweiten Forschungsschwerpunkte. In diesen Schwerpunkten wurden und werden zahlreiche Forschungsprojekte im In- und Ausland durchgeführt. Beispielsweise:

- » „Fachlicher Nachwuchs entwirft Zukunft – Die unsichtbare Stadt“ Visionen für das Leben in der Stadt von morgen.
- » „Erfahrungsaustausch Europäisches Städtebaurecht“ Städtebaurecht unter EU-Einfluss – Erfahrungsaustausch mit EU-Mitgliedstaaten zur Innenstadtentwicklung, insbesondere europäischer Arten- und Vogelschutz sowie bauplanungsrechtliche Aspekte der EG-Dienstleistungsrichtlinie (Richtlinie 2006/123/EG).
- » „Fremdes Erbe – Orte der Zugehörigkeit und Orte der Erinnerung von Migrantinnen und Migranten in Berlin“.
- » „Young Cities – New Towns in Iran“ Entwicklung und Produktion energieeffizienter Stadtstrukturen für die Region Teheran-Karaj.

Das Institut für Stadt- und Regionalplanung ist sowohl über Forschungs- und Studienprojekte als auch über Promotionen, Bachelor-, Master-, Diplomarbeiten sowie über Kontakte des wissenschaftlichen Personals einschließlich der Lehrbeauftragten mit Akteuren der stadtplanerischen Praxis verbunden.

Weitere Informationen über das ISR finden Sie auf der Homepage des Instituts unter:

**<http://www.isr.tu-berlin.de/>** und über das vierteljährlich erscheinende Faltblatt „ereignIS.Reich“, das Sie regelmäßig und kostenlos per Mail oder Post beziehen können.